

Kestävän matkailun tila Thaimaan Phuketissa

Marjut Heinonen, Tia von Flittner

Tekijät Marjut Heinonen, Tia von Flittner	
Koulutusohjelma Matkailualan koulutusohjelma	
Raportin/Opinnäytetyön nimi Kestävän matkailun tila Thaimaan Phuketissa	Sivu- ja liitesivumäärä 46 + 6
<p>Matkailu on yksi nopeimmin kasvavista toimialoista maailmassa ja monille maille se on tärkeimpiä tulonlähteitä. Kestävä matkailu on ajankohtainen aihe, joka pyrkii tarjoamaan nykyisille ja tuleville sukupolville elämisen kannalta hyvät mahdollisuudet.</p> <p>Opinnäytetyön toimeksiantajana toimii Haaga-Helia korkeakoulu, jonka tarkoituksena on käyttää opinnäytetyöstä saatuja tuloksia oman Erasmus+ TOURIST – projektin edistämiseen. Opinnäytetyön tavoitteena on selvittää kestävän kehityksen tila Thaimaan Phuketissa, sekä millaisia haasteita se kohtaa tavoitellessaan kestävämpää tulevaisuutta.</p> <p>Tutkimus sisältää teoreettisen viitekehyksen lisäksi empiirisen tutkimusosuuden. Teoreettinen viitekehys koostuu tutkimuksen kannalta tärkeimmistä käsitteistä, kuten kestävästä kehityksestä ja kestävästä matkailusta ja sen pohjana on käytetty aiheeseen liittyvää teoriaa ja kirjallisuutta. Teoreettinen viitekehys on rajattu tutkimaan kestävän kehityksen eri osa-alueita, joita ovat sosiaalinen-, ekologinen- ja taloudellinen kestävyys. Empiirinen tutkimusosuus on toteutettu kvalitatiivisin tutkimusmenetelmin, käyttäen apuna teemahaastatteluja sekä tekijöiden omaa havainnointia Thaimaan Phuketissa joulukuun 2017 ja huhtikuun 2018 välisenä aikana. Tämän lisäksi on tarkasteltu Phuketia matkakohteena sekä sen vetovoimatekijöitä.</p> <p>Tutkimus paljasti, että Phuketin suurin haaste matkailun hallinta, sekä koulutuksen puute kestävästä kehityksen kannalta. Kouluttamalla paikallisväestöä aiheesta, voitaisiin Phuketin kestävästä matkailusta edistää sekä paikalliset voisivat omaksua uusia kestäviä toimintamalleja. Taloudellisia haasteita asetti korruptio sekä tulotasojen erot. Ekologisia haasteita ovat ilmansaasteet, jätehuolto sekä julkisen liikenteen puutteellisuus. Sosiaalisen kestävyiden haasteita loivat työolosuhteet, koulutuksen taso sekä epätasa-arvo.</p>	
Asiasanat Kestävä kehitys, kestävä matkailu, Phuket, matkailu	

Sisällys

1	Johdanto	1
2	Phuket matkakohteena.....	3
2.1	Phuketin vetovoimatekijät.....	4
2.2	Nähtävyydet ja matkailupalvelut	5
3	Kestävä kehitys	8
3.1	Kestävän matkailun kriteerit	8
3.1.1	Ekologinen kestävyys.....	10
3.1.2	Sosiaalinen kestävyys	13
3.1.3	Taloudellinen kestävyys	14
3.2	Kestävän kehityksen haasteet.....	16
4	Tutkimuksen toteutus	18
4.1	Tutkimusmenetelmät ja aineistonkeruu	18
4.1.1	Teemahaastattelu aineistonkeruumenetelmänä	19
4.1.2	Havainnointi aineistonkeruumenetelmänä	20
4.2	Prosessin eteneminen.....	20
4.3	Tutkimuksen luotettavuus.....	22
5	Tutkimuksen tulokset.....	24
5.1	Sosiaalinen kestävyys.....	25
5.2	Ekologisuus.....	29
5.3	Infrastrukturi	33
5.4	Taloudellinen kestävyys	35
5.5	Yhteenveto.....	38
6	Pohdinta.....	40
6.1	Johtopäätökset.....	40
6.2	Oma oppiminen.....	41
	Lähteet	43
	Liitteet.....	47

1 Johdanto

Opinnäytetyön toimeksiantajana toimii ammattikorkeakoulu Haaga-Helia, joka saa opinnäytetyöstä ajankohtaista informaatiota omiin projekteihinsa. Haaga-Helia tekee kehitysyhteistyötä korkeakoulujen kanssa Erasmus+ TOURIST – hankkeen parissa, jonka tarkoituksena on lisätä tietoisuutta kestävästä matkailusta Thaimaassa ja Vietnamin. Projektin tavoitteena on lisätä paikallisen matkailun myönteisiä vaikutuksia Thaimaassa ja Vietnamin 2017–2020 aikavälillä. Opinnäytetyö antaa Erasmus+ TOURIST – projektia ajatellen tärkeää informaatiota Thaimaan kestävä kehityksen tilasta, rajaten tutkimuksen kuitenkin Phuketin – saaren alueelle.

Kestävä kehitys on ajankohtainen aihe nykypäivän matkailussa ja opinnäytetyön tavoitteena on selvittää kestävä kehityksen tila Thaimaan Phuketissa, joka sijaitsee etelä-Thaimaassa. Tutkimusongelmana ovat kestävä matkailun kohtaamat haasteet kohteessa, jonka lisäksi tutkimus pyrkii avaamaan mahdollisia kehitysideoita kestävä matkailun edistämistä varten. Opinnäytetyössä keskitytään kestävä matkailun kannalta sosiaaliseen-, ekologiseen- ja taloudelliseen kestävyyteen. Kyseessä on tutkimustyyppinen opinnäytetyö ja sisältää näin ollen havainnointia paikan päällä, jonka pohjalta selvitetään, miten kestävä kehitys näkyy Phuketissa tällä hetkellä ja miten sitä voisi vielä kehittää. Havainnointi on toteutettu joulukuun 2017 alusta huhtikuun 2018 alkuun Phuketissa. Havainnointia tukemaan on tehty myös yksilohaastatteluja Phuketissa asuvilta ja työskenteleviltä henkilöiltä, joista suurin osa on matkailualalla toimivia suomalaisia. Haastattelujen avulla on myös avattu turistien näkökulmaa aiheesta ja tarkasteltu heidän vaikutuksia kohteessa. Haastattelujen ja havainnoinnin aikana on pyritty keräämään tietoa Phuketin matkailutarjonnasta sekä kestävä kehityksen tilasta ja mahdollisista kehityshankkeista matkailun edistämiseksi.

Tutkimuksen luotettavuutta tukee vahvasti omakohtainen kokemus Phuketin matkailun tilasta. Marjut Heinosella ja Tia von Flittnerillä on kummallakin kokemusta niin Phuketissa asumisesta kuin työskentelystäkin. Molemmat ovat toimineet suositun matkailuyrityksen työharjoittelijoina sekä täysipäiväisinä työntekijöinä kahden turistikauden ajan ja opinnäytetyötutkimuksen tiedon keruussa on käytetty paikan päällä tehtyjä havaintoja sekä haastatteluja. Tutkimusprosessin aikana kumpikin opinnäytetyön tekijöistä asui sekä työskenteli Phuketissa neljän kuukauden ajan joulukuusta 2017 huhtikuun 2018 saakka. Lisäksi Heinonen ja von Flittner ovat opinnäytetyössä peilanneet aiempia kokemuksiaan 2016–2017 välisenä talvena, työskennellessään Phuketissa ensimmäisen kerran. Tämä lisää opinnäytetyön luotettavuutta, sillä havainnot perustuvat teorian lisäksi omaan asiantuntijuuteen sekä kokemuksiin.

Opinnäytetyön rakenne koostuu matkakohteen esittelystä, jonka jälkeen käsitellään kestävä matkailun teoriaa. Tämän jälkeen käydään läpi tutkimusmenetelmät sekä aineiston keruu, joita olivat havainnointi ja haastattelut. Lopuksi esitellään aineistonkeruun tulokset sekä opinnäytetyöntekijöiden tekemät johtopäätökset.

2 Phuket matkakohteena

Andamaanienmeren rannikko on tunnettu kirkkaista vesistään, valkoisista hiekkarannoistaan, upeista kalkkikivimuodostelmistaan sekä sadoista viidakon täyttämistä saaristaan. Saaret ulottuvat aina Myanmarin rajalta Malesiaan saakka, joista Phuket on ehdottomasti yksi alueen tunnetuimmista lomakohteista. Rannikot ovat täyttymässä jo tungokseen saakka niin reppureissaajista kuin korkealuokan seurapiiriläisistä ja bambuhökkelit ovat saaneet tehdä tietä loistokkaille resorteille, jättäen autenttisuuden taka-alalle. Sadekausi ulottuu toukokuusta lokakuulle asti ja kuumien sesonkikausi sijoittuu turistien osalta joulutammikuulle. (Beales, Bewer, Bindloss, Bush, Eimer, Evans, Harper & Noble 2016, 587.)



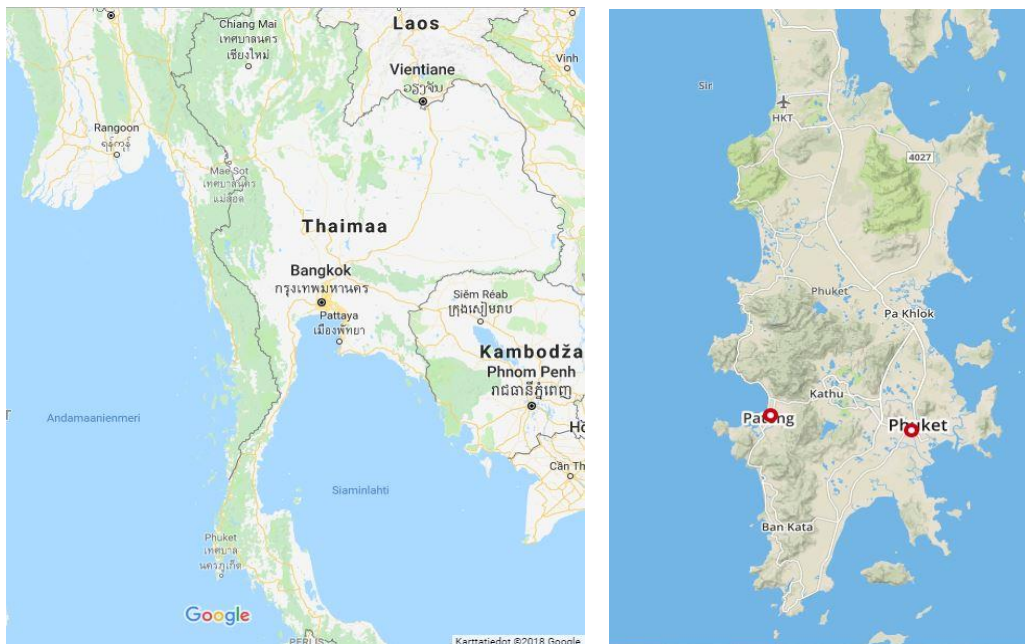
Kuva 1. Khao Khad – näköalatasanne Phuketin kaakkoisosassa (Heinonen 14.5.2017)

Phuket on Thaimaan suurin ja kallein saari sekä toiseksi varakkain provinssi. (Richardson 2011, 147.) Saari on kooltaan niin suuri, että harvoin tuntee olevansa meren ympäröimänä. Luultavasti tämä on osa syy siihen, että Ko ("saari") etuliite on tiputettu sen nimestä pois. Phuket on leimattu 'Andamaanien helmeksi', antaen makua aidolle hauskanpidolle Thaimaan auringon alla. (Beales ym. 2016, 613.) Siellä on arviolta noin 600 000 asukasta ja se on eteläisen Thaimaan neljänneksi suurin provinssi, sijaiten Andamaanienmerellä Thaimaan lounaisosassa (City Population 2017). Phuketin saari on Kaakkois-Aasian suosituin vapaa-ajan matkakohde, joten yksi suurimmista tulonlähteistä ovat turistit. Kohteeseen matkustetaan sen viehätysvoiman sekä kattavan vapaa-ajan tarjonnan

vuoksi. Phuketista löytyy lukuisten rantojen lisäksi kirkas turkoosi meri sekä eloisa yö-elämä, joka keskittyy kuuluisalle Bangla roadille. (Ghose, Forbes, Henley & Holmshaw 2010, 220.)

2.1 Phuketin vetovoimatekijät

Phuketin saari sijaitsee 850 kilometriä Bangkokista etelään (Kuva 2 & 3), eikä sitä aina käsitä saareksi, sillä se sijaitsee aivan mantereen vieressä. Rautatieyhteyksiä Phuketissa ei ole, mutta sen kansainvälinen lentokenttä on Thaimaan vilkkaimpia. (Helin 2018, 152.) Phuket on helppo saavuttaa Suomesta käsin lentäen, joko matkaamalla Thaimaan pääkaupungin Bangkokin kautta tai suorilla lentoyhteyksillä Phuketin kansainväliselle lentokentälle (HKT). Suoria lentoja Helsingistä saa halvimmillaan noin 600 euron hintaan ja lento kestää noin kymmenen tuntia. Suoria yhteyksiä operoi esimerkiksi Finnair, jonka lisäksi pakettimatkoja järjestää TUI, Aurinkomatkat ja Apollomatkat. (Rantapallo 2018.)



Kuva 2 & 3. Thaimaan sekä Phuketin karttanäkymä (Google Maps 2018 & Lonely Planet 2018)

Phuketin kansainväliseltä lentokentältä on myös hyvät yhteydet muihin Aasian suurkaupunkeihin ja hinnatkin ovat melko kohtuulliset. Phuketin lentoasema sijaitsee saaren pohjoisosassa, josta saaren eteläkärjen rantakohteisiin on noin tunnin ajomatka. Phuket on mahdollista saavuttaa myös bussilla, tosin matka esimerkiksi Bangkokista kestää noin 12 tuntia, mutta erityisesti reppureissaajille tämä on suosittu vaihtoehto sen edullisuuden vuoksi. Phuketista pääsee myös helposti muille saarille, esimerkkeinä Phi Phi:n saaret, Ko Raya Yai ja Ko Lanta. Suosittu Thaimaan lomakohde Krabi on mahdollista saavuttaa Phuketista lautalla noin kolmessa tunnissa, joten Phuketista on helppo jatkaa matkaa myös

lähialueen kohteisiin. Tämän lisäksi myös risteilymatkailu on suosittua. Suuret risteilyalukset pysähtyvät usein Phuketin kohdalla muutaman päivän ajaksi, jonka jälkeen ne jatkavat matkaa muihin Kaakkois-Aasian kohteisiin. (Bredesen 2013, 102–103.)

Hyvien kulkuyhteyksien lisäksi Phuket yllättää usein monipuolisuudellaan. Saarelta löytyy kaikkea aina vehreistä kansallispuistoista, vilkkaaseen yöelämään saakka. Phuket pyrkii vastaamaan kaikkien niiden miljoonien turistien tarpeisiin, joita saari vastaanottaa vuosittain (Helin 2018, 137). Ennen Phuketin lomaakaan kannattaakin miettiä, mitä matkalta haluaa, sillä saari on selkeästi jakautunut vilkkaampiin ja hieman rauhallisempiin alueisiin (Bredesen 2013, 109). Saari toivottaa tervetulleeksi niin pariskunnat, perheet, kaveriporukat kuin luksusmatkailijatkin ja on saanut suosionsa liittyen osakseen myös paljon negatiivista asennoitumista. Phuket on kuitenkin niin suuri, että siellä riittää loputtomasti koettavaa ja on paljon muutakin kuin turistirysä, jos vain osaa etsiä oikeista paikoista ja pysyä avoimena. (Helin 2018, 137.)

2.2 Nähtävyydet ja matkailupalvelut

Suosituimpia aktiviteetteja Thaimaassa on sukeltaminen ja snorklaaminen, niihin Phuketilla on erinomaiset puitteet (Kuva 4). Phuketin saaren keskeinen sijainti Andamaanien meren suosituimpien sukellus- ja snorklauskohteiden läheisyydessä houkuttelee paljon turisteja ympärivuotisesti (Beales ym. 2016, 613). Saarelta tehdään vuoden jokaisena päivänä retkiä Phuketin edustalla oleville saarille ja vesialueille, jossa turistit pääsevät nauttimaan korallin eri sävyistä sekä värikkäistä pikkukaloista. Suosittuja kohteita snorklailuun ja sukeltamiseen ovat näkyvyyden ja mereneläinten kannalta esimerkiksi saaret Ko Raya Yai ja Ko Raya Noi, jotka sijaitsevat vajaan parin tunnin venematkan päässä Phuketista (Beales ym. 2016, 613). Joskus snorklaajilla ja sukeltajilla saattaa käydä jopa niin hyvä tuuri, että he pääsevät seikkailuillaan näkemään mantoja, delfiineitä tai jopa pienempiä haikaloja.



Kuva 4. Phuketin sukellusmahdollisuudet (Heinonen 1.4.2018)

Muut vesiaktiviteetit, kuten surffaaminen ja kajakkimelonta ovat saavuttaneet myös suuren suosion turistien keskuudessa. Surffaamisen kannalta paras ajankohta on kesäkuusta aina syyskuuhun saakka, sijoittuen hiljaisemmalle turistikaudelle, jonka johdosta Phuketin surffausmahdollisuudet eivät ole vielä suurien turistimassojen tiedossa. Kajakeilla on mahdollista tehdä tutkimusmatkoja kalkkikivikallioiden muodostamiin luoliin, joissa paikallisten suosima perinteinen pitkähäntävene ei mahdu kulkemaan. Phuket on tunnettu myös yhtenä Kaakkois-Aasian johtavana purjehduskohteena, tarjoten ympärivuotista ankkurointimahdollisuutta usein eri kohteissa. Aktiivimatkailijalla tuskin käy aika tylsäksi eri vaihtoehtojen parissa, mutta harkintaa kannattaa käyttää eri palveluntarjoajien valinnassa, sillä välineiden kunnossa saattaa olla laadullisesti sekä turvallisuuden kannalta paljon eroavaisuuksia. (Beales ym. 2016, 613–617.) Vesiaktiviteettien lisäksi Phuket on täynnä kulttuuria ja historiaa. Phuketin kulttuurikeskuksena toimii saaren vanhakaupunki, Phuket Town, jossa on mahdollista tutkia kiinalaisia pyhäkköjä, upeaa arkkitehtuuria ja nauttia aitoa paikallista ruokaa (Bredesen 2013, 8). Phuket Town perustettiin 1800-luvulla, kiinalaisten muuttaessa kaupunkiin Malesiasta työskennelläkseen saaren tinakaivoksilla. Kiinalaisten vaikutus näkyy myös tänä päivänä vahvasti kaupungin ruokakulttuurissa, jonka lisäksi vanhakaupungin arkkitehtuuri on yhdistelmä eurooppalaisia sekä aasialaisia vaikutteita. (Helin 2018, 141–142.)

Majoituksen valinnassa kannattaa matkailijan kiinnittää huomiota majapaikan sijaintiin sekä omiin lomatoiveisiinsa, sillä hotellivaihtoehtoja Phuketissa on sadoittain. Tämän lisäksi välimatkat eri rantojen välillä saattavat olla hyvinkin pitkiä. Varsinkin liikenneneruuhkat rajoittavat liikkumista nopeasti paikasta toiseen, ja lyhytkin välimatka saattaa venyä pit-

käksi. Suosituimmat rantakohteet ovat Kata, Karon ja Patong, joista löytyy jokaisen kukkarolle sopivia majoitusmahdollisuuksia. (Helin 2018, 144–147.) Kiireisimmän turistiseson-
gin, eli joulun ja uudenvuoden aikaan majoitusten hinnat nousevat ja hotellivaraukset kan-
nattaa tehdä etukäteen. Suurimpien turistimassojen lähdettyä, voi matkailija löytää huo-
mattavasti edullisempia majoitusmahdollisuuksia. Phuketissa hiljaisempi sesonkiaika on
toukokuusta lokakuuhun saakka, samaan aikaan sadekauden kanssa. (Bredesen 2013,
109.) Hotellien lisäksi Phuket on täynnä erilaisia ruokapaikkoja. Paikallista ruokaa pääsee
nauttimaan Phuketin lukuisissa ravintoloissa, jonka lisäksi Phuketin katukeittiöt tarjoavat
unohtumattomia makuelämyksiä ja vielä erittäin edulliseen hintaan. Länsimaisen ruoan
hintaa Phuketissa on Thaimaan mittapuulla korkea, mutta silti edullista verrattuna kotimaa-
han. (Helin 2018, 149.)

3 Kestävä kehitys

Ympäristöministeriö (2018) on muotoillut ytimekkäästi yhteen lauseeseen mitä Kestävä kehitys pitää sisällään: "Kestävä kehitys on maailmanlaajuisesti, alueellisesti ja paikallisesti tapahtuvaa jatkuvaa ja ohjattua yhteiskunnallista muutosta, jonka päämääränä on turvata nykyisille ja tuleville sukupolville hyvät elämisen mahdollisuudet." Sillä tarkoitetaan siis kehitystä, joka vastaa nyky-yhteiskunnan tarpeita, vaarantamatta sitä kuitenkaan tuleville sukupolville. Monien ihmetykseksi se on muutakin kuin luonnonsuojelua, siinä yhdistyvät ympäristö, ihminen ja talous. Nämä kolme ovat vahvasti sidoksissa toisiinsa, joko kilpailemalla keskenään tai vahvistamalla toisiaan. (Swarbrooke 1999, vii–3; UNEP & WTO 2005, 9; Ympäristöministeriö 2018.) YK Liitto kertoo, että ensimmäisen kerran kestävää kehitystä on käsitelty YK:n Brundtlandin komissiossa vuonna 1987, jonka ansiosta kestävän kehityksen politiikka on kehittynyt ja muotoutunut vähitellen yhä kattavammaksi ja monipuolisemmaksi kokonaisuudeksi.

Seuraavissa luvuissa käydään läpi kestävän matkailun kriteerit, jonka lisäksi keskitytään kestävän matkailun kolmeen eri aspektiin. Kestävä kehitys pitää sisällään ekologisen-, taloudellisen- ja sosiaalisen kestävyys. Tämän lisäksi luvuissa pohditaan myös yleisesti kestävän kehityksen kohtaamia haasteita.

3.1 Kestävän matkailun kriteerit

Global Sustainable Tourism Council (GSTC) organisaatio on luonut kriteerit, joiden tehtävänä on saavuttaa yleiset standardit kestävän matkailun tukemiseen kohteessa. GSTC-kriteerit ovat sellaisia, joita minkä tahansa matkailuorganisaation olisi hyvä ottaa huomioon palveluissaan ja tuotteissaan kestävän kehityksen takaamiseksi. Tämä sisältää neljä päätävoitetta; kestävän matkailun tehokas hallinta, maksimoida paikallisen yhteiskunnan sosiaaliset ja taloudelliset edut, minimoiden samalla kielteiset vaikutukset, kulttuuriperimän säilyttäminen sekä luonnollisten ympäristöhaittojen vähentämisen. Tarkoituksena on soveltaa näitä kriteerejä kaikkiin matkailualan toimintoihin. (GSTC 2013.)

Taulukko 1. Kestävän matkailun kriteerit kohteessa (GSTC 2013).

Kestävä kohteen hallinta	
A1. Kestävä matkailustrategia	Kohde on luonut julkisen kestävän matkailun suunnitelman ja toteuttaa sitä. Tämä kattaa luonnollisen, taloudellisen, sosiaalisen, kulttuurillisen, terveydenhuollon ja turvallisuuden eri aspektit.

A2. Kausiluonteisuuden hallinta	Kohteen resursseja jaetaan tasaisesti vuoden ympäri niin, että se lieventää kohteessa turismin luomaa räsytystä. Tarkoituksena on löytää taloudellinen-, luonnollinen- ja paikallisia hyödyntävä tasapaino.
A3. Suunnittelu ja säädökset	Kohteella on säädökset/määräykset kohdesuunnittelulle, jotka kattavat luonnollisen, sosiaalisen ja taloudellisten vaikutusten arvioinnin. Säästösten on tarkoitus suojella luonnollisia ja kulttuurillisia resursseja kohteessa ja ne ovat julkisesti saatavilla.
A4. Turvallisuus	Kohteella on järjestelmä, jolla monitoroida, ehkäistä, julkisesti raportoida ja reagoida niin rikollisuuteen, turvallisuuteen kuin terveydelle vaaraksi oleville uhille.
Taloudelliset vaikutukset	
B1. Paikallinen työllistettävyyden	Paikallisyrietykset tarjoavat yhtäläiset työllistymis- ja harjoittelumahdollisuudet, työturvallisuuden ja tasa-arvoiset palkkiot kaikille.
B2. Yhteiskunnan mielipide	Paikallisen väestön toiveet, huolet ja tyytyväisyys kohteen matkailun hallinnassa otetaan huomioon ja niitä monitoroidaan säännöllisesti.
B3. Matkailutietoisuus ja koulutus	Kohde tarjoaa yhteisölle mahdollisuuden oppia ja ymmärtää matkailun luomat haasteet ja mahdollisuudet, sekä kestävän matkailun tärkeyden.
Sosiaaliset vaikutukset	
C1. Nähtävyyksien suojeleminen	Kohteella on järjestelmä, jolla voi arvioida, suojella ja kunnostaa luonnollisia ja kulttuurillisia nähtävyyksiä.
C2. Kävijämäärän hallinta	Kohteella on kävijämäärää hallitseva järjestelmä nähtävyyksiä varten, jonka tarkoituksena on suojella ja säilyttää luonnollisia ja kulttuurillisia voimavaroja.

C3. Kulttuuriperimän suojeleminen	Kohteella on lakeja, jotka koskettavat historiallisten ja arkeologisten nähtävyyksien oikeaoppista myyntiä, kauppaa, esitystä tai lahjoittamista.
Ekologiset vaikutukset	
D1. Luonnonvarojen suojelu	Kohteella on järjestelmä, joka tarkastelee matkailun vaikutusta luontoon, luonnonvarojen ja eläimistön suojeluun sekä ennaltaehkäisee haitallisten lajien leviämisen.
D2. Energiansäästö	Kohde pyrkii kannustamaan yrityksiä mittaamaan, tutkimaan, vähentämään ja julkisesti tiedottamaan energiakulutuksesta sekä vähentämään fossiilisten polttoaineiden kulutusta.
D3. Jätevesihuolto	Kohteella on tarkat ja pakolliset säädökset jätevesihuollon suunnitteluun, ylläpitoon ja parantamiseen, jotta jätevesi käsitellään asianmukaisesti ja turvallisesti.
D4. Jätehuolto	Yrityksiä kannustetaan vähentämään, uudelleenkäyttämään ja kierrättämään jätteet turvallisesti ja kestävän kehityksen kannalta oikein.

Taulukossa 1 on otettu huomioon GSTC:n luomien standardien ja kriteerien tärkeimmät indikaattorit opinnäytetyön kannalta ja taulukko on muokattu opinnäytetyötä aihealueita paremmin tukevaksi. Nämä indikaattorit on suunniteltu tarjoamaan opastusta kohteelle ja niiden ei ole tarkoitus olla lopullisia tai kaiken kattavia, mutta ne antavat hyvän suunnan kestävän matkailun edistämisen kannalta. (GSTC 2013.) Seuraavissa alaluvuissa tarkastellaan kestävän matkailun kriteerejä vielä tarkemmin ekologisen-, sosiaalisen- ja taloudellisen kestävyyskannalta.

3.1.1 Ekologinen kestävyys

YK Liiton (2018a) mukaan vuonna 2020 tarvittaisiin, ei puolitoista maapalloa, vaan jopa 1,7 maapalloa, jotta luonnonvarat riittäisivät. Tämä tarkoittaa, että viimeisen 50 vuoden aikana ihminen on kasvattanut luontoon kohdistuvaa rasitusta kolminkertaiseksi. Luonnon kestävyys on rasitettu muun muassa kuluttamalla energiaa, saastuttamalla sekä liikakäyttämällä luonnonvaroja. Erityisesti ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi olisi tärkeää

energian säästäminen ja energiatehokkuuden lisääminen, sekä uusiutuvien energiamuotojen hyödyntäminen paremmin. Kuten Taulukko 1 osoittaa, tulisi energiasäästössä pyrkiä tehokkaaseen mittaamiseen, tutkimiseen sekä uusiutuvien energiamuotojen käyttöön niin yrityksen kuin kohdemaan tasolla. Kansainvälisen yhteisön tavoite on rajoittaa ilmastonlämpeneminen kahteen asteeseen, jotta muutokset eivät olisi liian tuhoisia. Tätä ilmasto-politiikkaa ohjaa muun muassa YK:n ilmastopöytäkirja, Pariisin sopimus ja Kioton pöytäkirja. (Ympäristöministeriö 2017; GSTC 2013.)

Ekologisella kestävyydellä tarkoitetaan luonnonvarojen suojelemista sekä hallitsemista. Kansainvälisen matkailun lisääntyttä luonnonvarojen käyttö uhkaa muuttua koko ajan kestävämmäksi ja etenkin uusiutumattomien luonnonvarojen käyttöön tulisi kiinnittää jo nyt paljon huomiota, jotta ne säilyisivät mahdollisimman pitkään. Ekologinen kestävyys on matkakohteiden kannalta erityisen tärkeää, sillä usein ympäristön viehätysvoima on samalla myös yksi kohteen vetovoimista ja näin ollen edellytys myös kohteen matkailutoiminnalle. (UNEP 2002, 3; UNEP & WTO 2005, 9; Wall & Mathieson 2006, 158.) Kestävän matkailun tarkoitus onkin pyrkiä hyödyntämään ympäristöä, mutta vahingoittamatta sitä. Turistin näkökulmasta tämä toteutuu kun matkailija tajuaa esimerkiksi minimoida jätteen-, veden –ja energiakulutuksen tai jos matkaan sisältyy jotain luonnonsuojeluun liittyvää tai tukevaa kehitystä. Turvallinen jätekierrätys ja sen hallinta ovat yksi kaupungistumisen ja matkailun suurimmista haasteista. Keräämättä jääneet jätteet tukkivat viemärit, aiheuttavat tulvimista ja voivat johtaa jopa tautien leviämiseen. Lisäksi kestävä matkailu pyrkii minimoimaan kasvihuonekaasujen tuottamia päästöjä, jotka aiheuttavat ilmastonmuutosta. Ilmansaasteet ovat yksi suurimmista ympäristöriskeistä. Tämä näkyy esimerkiksi vuonna 2014 tehdyssä tutkimuksessa, jonka tulokset osoittivat että yhdeksän ihmistä kymmenestä, jotka asuivat kaupungissa, hengittivät ilmaa, joka ei ollut WHO (World Health Organisation) turvallisuusstandardien mukaista. (Reilun Matkailun Yhdistys 2018; SDGS 2017b; WHO 2018.)

Maapallon pinta-alasta 70 prosenttia on vettä ja rajallisena luonnonvarana se uusiutuu hitaasti. Saasteiden ja ilmastonmuutoksen seurauksena maailman vesitilanne on heikentynyt ja viimeisen 50 vuoden aikana olemme kaksinkertaistaneet veden kulutuksen. Tämän lisäksi haasteita veden riittävyydelle aiheuttaa väestönkasvu, urbanisoituminen ja teollisuuden kasvu. Vaikka vesi on elämisen kannalta elinehto, silti lähes 750 miljoonaa ihmistä ei saa joka päiväisessä arjessaan tarpeeksi puhdasta vettä. Veden kulutus onkin monilla alueilla ylittänyt sen mitä veden luonnollinen kierto pystyy meille tuottamaan. Tämä johtuu erityisesti maan kasvavan maatalouden ja teollisuuden myötä. Puhtaan veden saatavuutta heikentävät myös saasteet, joita ilmenee maaperässä. On arvioitu, jos tilanteeseen ei löydetä ratkaisua vuoteen 2025 mennessä, että kaksi kolmasosaa väestöstä kärsisi akuutista

vesipulasta. Tämä kiihdyttää kilpailua vesivaroista, joka näkyy esimerkiksi poliittisina konflikteina ja kiistoina maanlaajuisesti. Suurin osa valtioiden vesivarastoista onkin jaettu naapurimaiden kanssa, sillä vesi ei rajaudu rajojen mukaisesti, joka ennestään lisää konfliktien riskiä. Kuten Taulukko 1 osoittaa, on ensiarvoisen tärkeää, että kohdemaahan panostaa järjestelmään, joka mahdollistaa luonnonvarojen säilymisen sekä tehokkaan jätevesihuollon. Yhä useammat maat ovatkin tehneet kansainvälisiä vesisopimuksia, jotta vesivarojen hallinta olisi rauhanomaista. (YK Liitto 2018; Unicef 2013; GSTC 2013.)



Kuva 5. Muovijätettä Phuketin Kata -rannalla (Heinonen 12.3.2018)

Valtameret toimivat monelle ihmiselle toimeentulon lähteenä ja elämän mahdollistavana ympäristönä. Lisäksi yli puolet maan hapesta tulee merimassojen liikkeestä, jonka johdosta valtameriä kutsutaan maailman todellisiksi keuhkoiksi. Valtamerten tehtävä on myös sitoa ilmakehälle haitallisia hiilidioksidipäästöjä itseensä, jolloin meren kunto osoittaa vahvasti ekologisen kantokyvyn maapallolla. Ihmisten toiminta sekä kasvava matkailu vaikuttaa suoraan valtamerien kuntoon ja hyvinvointiin, jonka johdosta valitettavasti maailman meristä 40 prosenttia kärsii tällä hetkellä ihmisen aiheuttamista ongelmista. Etenkin merien roskaantuminen, teollisuuden ja maatalouden päästöt, ylikalastaminen ja rehevöityminen ovat laajalti syypää tämän hetkiseen saasteongelmaan maan vesistöissä vaikuttaen haitallisesti ekosysteemiin. Etenkin muovin määrä valtameriin päätyvistä jätteistä on kasvanut (Kuva 5) ja onkin arvioitu, että noin 6,4 miljoonaa tonnia jätettä päätyy mereen vuositaisella tasolla, josta 90 prosenttia on muovia. Muovijäte on ei-hajoavaa materiaalia ja valtamerissä muovi pirstoutuu yhä pienemmiksi palasiksi muun muassa hapettumisen ja auringon vaikutuksesta. Tämä muovirooska, etenkin alle viiden millimetrin kokoiset mikro-muovipartikkelit, päätyvät usein meressä elävien eliölajien ravinnoksi koska se muistuttaa planktonia. Lopulta ne sitten päätyvät ravintoketjun myötä meidän ihmisten elimistöön. (YK Liitto 2018a; Unicef 2013.)

3.1.2 Sosiaalinen kestävyys

Matkailun sosiaaliin vaikutuksiin luokitellaan ne muutokset, jota turismi aiheuttaa ja näin ollen vaikuttaa kohdemaan asukkaiden elämänlaatuun. Matkailualan kehitys ja sen eri suunnat vaikuttavat suuresti myös kohteen sosiaalisen kestävyiden tilaan ja tämän johdosta sen tila on jatkuvassa muutoksessa. (Wall & Mathieson 2006, 226–227.) Sosiaalinen kestävyys pitää sisällään ihmisoikeuksien kunnioittamista sekä pyrkimystä poistaa ihmisten välistä eriarvoisuutta eli tunnustaa tasa-arvoa. Näiden lisäksi siihen kuuluu myös erilaisten kulttuurien kunnioittaminen ja paikallisiin yhteisöihin kohdistuvan hyväksikäytön estäminen. Tavoitteena on myös taata edellytykset ihmisten hyvinvoinnille, varmistaa jokaiselle toimeentulo, asianmukainen terveydenhuolto, mahdollisuus koulutukseen sekä turvata kaikille perusoikeudet. (UNEP & WTO 2005, 9; YK Liitto 2018.) Sosiaalisen kestävyiden kannalta alueen väestön toiveet sekä huolenaiheet tulisi asettaa etusijalle tarkasteltaessa matkailun vaikutuksia kohteessa. Paikallisväestö on kuitenkin loppupuleissa se sidosryhmä, johon kestävä matkailu eniten vaikuttaa. (Weaver 2006, 135.) YK Liitto on laatinut Sustainable Development Goals 2030 -agendan (SDGS) yhdessä sen jäsenvaltioiden kanssa, jonka yhtenä tavoitteena on suunnitella ja laatia menettelytapoja, joilla kestävä matkailua voidaan kehittää niin, että se luo työpaikkoja ja edistää paikallista kulttuuria sekä sen palveluita. (YK Liitto 2018b; SDGS 2017a.)

Lähivuosikymmeninä maailma on kokenut nopean kasvun kaupungistumisessa. Vuonna 2015 lähes neljä biljoonaa, eli 54 prosenttia maapallon väestöstä, asui kaupungeissa ja luvun odotetaan kasvavan noin viidellä biljoonalla ihmisellä vuoteen 2030 mennessä. Nopea kaupungistuminen on tuonut valtavia haasteita, joista suurimpia ovat muun muassa ilmansaasteet, slummialueiden kasvu, riittämättömät peruspalvelut ja infrastruktuuri. Tulevaisuuden kannalta olisi tärkeää, että kaupunkisuunnitteluun ja hallintaan tehtäisiin parannuksia, jotta kaupungeista saataisiin turvallisempia ja kestävämpiä. Sosiaalisen kestävyiden kannalta toinen urbanisaation luoma ongelma on slummissa asuvien ihmisten määrä, joka jatkaa kasvuaan. Tämän takana on vahvasti väestönkasvu sekä puutteellinen kaupunkisuunnittelu, jonka johdosta slummissa elävien ihmisten määrä on kasvanut vuosien 2000–2014 välillä jopa yli 80 miljoonalla ihmisellä. Yhä useamman ihmisen muuttaessa kaupunkiin myös kaupunkien maantieteelliset rajat alkavat laajeta ja kaupunkien on pakko löytää uusia keinoja, joilla mukautua uusien asukkaiden määrän kasvuun. Seurauksena ovat yhä tiiviimmät olot kaupungeissa ja kaupunkisuunnittelu ei vastaa kestävä kehityksen standardeja. (SDGS 2017b.)

Turvallisuuden käsitettä käytetään usein sosiaalisen kestävyysnäkemyksen kannalta kapeakatseisesti. Turvallisuus usein mielletään alueelliseksi turvallisuudeksi, mutta lähiaikoina sen käsite on saanut laajemman merkityksen. Sosiaalisen kestävyysnäkemyksen kannalta puhutaan inhimillisen turvallisuuden käsitteestä. Tämä näkökulma tarkastelee turvallisuutta yksilön lähtökohdista, eikä niinkään laajemman käsityksen kuten valtion tai kansakunnan perusteella. Tällöin turvallisuudella tarkoitetaan muun muassa arjen turvallisuutta, joka pitää sisällään puhtaan veden saatavuuden, ravinnon, sekä elinolot ilman väkivaltaa tai syrjintää. Kaikki nämä ovat ihmisarvon ja sosiaalisen kestävyysnäkemyksen kannalta tärkeitä oikeuksia. Rauhan ja turvallisuuden säilymisen takaamiseksi täytyy YK:n mukaan olla vakaa taloudellinen ja sosiaalinen kehitys maapallolla. (YK Liitto 2018b.)

Turismin kasvu ja kehitys tietyllä alueella saatetaan alkuun ottaa erittäin hyvin vastaan kohteen väestön keskuudessa, sillä halutaan nähdä matkailun tuomat edut. Matkailulla on suuri taloudellinen vaikutus muun muassa alueen palveluihin ja se voi näin ollen muokata alueen alkuperäisiä tulonlähteitä. Taloudellisten hyötyjen luoma euforia ja innostus saattaa kuitenkin hälvetä paikallisten keskuudessa suurempien turistimassojen ja matkailualan laajenemisen seurauksena alueella. (Wall & Mathieson 2006, 232–233.) Kilpailu alueen alkuperäisistä varoista, kuten kulttuurillisesti tärkeistä paikoista, saattaa johtaa kulttuuriperimän kaupallistumiseen ja arvon menettämiseen (Aronsson 2000, 15). Toisesta näkökulmasta turismin ajatellaan edistävän kulttuuriympäristön tietoisuutta kun paikallinen väestö ja vierailijat kohtaavat. Lisäksi matkailusta johtuvan taloudellisen pääomakasvun myötä myös kohteen kulttuuristen, historiallisten ja luonnollisten varojen säilyttäminen ja kunnossato on mahdollista. (Weaver 2006, 6.)

3.1.3 Taloudellinen kestävyys

Taloudellisesti kestävä kehitys on vahvasti sidoksissa niin ekologiseen kuin sosiaaliseenkin vastuuseen. Talous tulee rakentaa niin, että luonnonvarojen kulutus on mahdollisimman ympäristöystävällistä ja hyvinvointi on kaikille yhdenvertaista. Kestävän talouden rakentamisessa sekä ylläpitämisessä on jokaisella yrityksellä, yksilöllä ja julkisella sektorilla oma rooli yhteiskunnassa. Ihmisten hyvinvointia pyritään tuottamaan ja turvaamaan talouden avulla ja se antaa perustan koko muulle kestävälle kehitykselle. Tämän takia talouden pitäminen vakaana on erittäin tärkeää. Taloudellisella kestävällä kehityksellä tarkoitetaan tasapainoista talouskasvua kuitenkin ylittämättä pääomavarantoja ja velkaantumatta. Tämän lisäksi tulee huomioida tulevat sukupolvet ja ympäristön kantokyky. Olenoista on myös yritystoiminnan elinkelpoisuus sekä taloudellinen suunnittelu pitkällä tähtäimellä. (YK Liitto 2017; UNEP & WTO 2005.)

Muutaman vuosikymmenen ajan taloudellinen kasvu on nostattanut yli 660 miljoonaa ihmistä pois köyhyydestä, sekä nostanut miljoonien taloudellista vaurautta lisää, mutta liian usein se on tapahtunut luonnon ja köyhien yhteiskuntien kustannuksella (The World Bank 2018). Taloudellinen vastuu pitääkin sisällään sen, että huolta pidetään liikeytaloudellisesta kestävydestä esimerkiksi vastustamalla korruptiota sekä yritysten veronmaksulla valtiolle, jossa toimintaa harjoitetaan (YK Liitto 2017).

Maaailman rikkaudet ja vauraudet jakautuvat alueittain erittäin epätasaisesti, eikä globaalin talouden kasvu ole pystynyt osaltaan ratkaisemaan äärimmäistä köyhyyttä, velkaantumista tai epäoikeudenmukaisen kaupankäynnin tuottamia ongelmia. Viime vuosikymmenien aikana kuilu köyhien ja rikkain välillä on jatkanut kasvuaan, mutta yllättäen keskituloisten asema on parantunut nopean talouskasvun maissa rutkasti. Tämä taloudellinen eriarvoisuus hidastaa kehitystä ja köyhyyden luomat ongelmat ovat valtiorajojen ylittäviä globaaleja ongelmia. Köyhyys onkin valitettavasti arkipäivää yli miljardille ihmiselle ja sitä mitataan usein ihmisen tulotason ja varallisuuden kautta. Taloudellisen pääoman lisäksi köyhyys heikentää yksilön elämänlaatua ja köyhän perustarpeet eivät näin ollen täyty, joka voi vaikuttaa esimerkiksi yksilön asemaan yhteiskunnassa. Lisäksi köyhän mahdollisuus vaikuttaa omaan elämäntilanteeseensa on heikko ja se rajoittaa yksilön jokapäiväistä elämää. Taloudellisen köyhyyden lisäksi köyhyys merkitseekin myös nälänhätää, puhtaan veden puutetta, huonoa asemaa yhteiskunnassa, koulutuksen ja perusterveydenhuollon puutteellisuutta sekä yksilö joutuu pärjäämään ilman yhteiskunnan turvaverkkoa. (YK Liitto 2017; Global Finland 2012.)

Aiemmin sosiaalisen kestävyden luvussa mainittu YK:n kestävä kehityksen toimintaohjelma, Agenda2030, on laatinut talouskasvua varten kestävästä kehityksestä tukevia tavoitteita, joihin aktiivisesti pyritään. Näitä tavoitteita ovat muun muassa talouskasvun ylläpito kohdemaan kansallisia olosuhteita huomioon ottaen, kannustaa mikro- ja pienyritysten perustamiseen ja kasvattamiseen, saavuttaa tuottava työllisyys, joka kattaa myös nuoret ja vammaiset sekä tarjota samanarvoiset tulot samasta työstä. Taloudellisesti kestävä kehityksen kasvun tulee esimerkiksi pyrkiä suojaamaan työelämän oikeuksia ja takaamaan kaikille yhtäläisen turvallisen työympäristön. Lisäksi kestävästä matkailusta ajatellen on tärkeää, että paikallista kulttuuria sekä tuotteiden näkyvyyttä edistettäisiin, joka luo enemmän työpaikkoja paikallisella tasolla. (Kestävä Kehitys 2018.)

OECD on laatinut toimintaohjeet monikansallisille yrityksille, joiden tavoite on maksimoida yritysten myönteistä panosta ekologisen, sosiaalisen ja taloudellisen kehityksen takaamiseksi, sekä minimoida yritysten toiminnasta aiheutuvat ongelmat. Tämä onnistuu siten, että valtiot tekevät aktiivista yhteistyötä yritysten sekä kansalaisjärjestöjen kanssa, joiden

päämääränä on saavuttaa sama tavoite. Valtioiden tehtävä on auttaa tarjoamalla vakaata talouspolitiikkaa kaikille yrityksille sekä kohdella yrityksiä samanarvoisesti. Lisäksi on tärkeää, että valtioilla on puolueeton oikeusjärjestelmä ja lainvalvonta. OECD:n toimintaohjeiden perimmäinen tarkoitus on kaikkien ihmisten hyvinvointi sekä elintason parantaminen ja valtiot sitoutuvat näin kehittämään sekä kansallista että kansainvälistä politiikkaansa sen saavuttamiseksi. (OECD 2012.)

3.2 Kestävän kehityksen haasteet

Yksi isoista kestävän kehityksen haasteista on löytää tasapaino ekologisten, sosiaalisten ja taloudellisten tekijöiden välillä. Kolme kestävän kehityksen pääpilaria – taloudellinen kasvu, luonnonvarojen hoitaminen ja sosiaalinen osallistuminen – vaikuttavat kaikkiin kestävän matkailun kehityssektoreihin. Näitä voivat olla esimerkiksi infrastruktuuri, energiankulutus ja sen kehittäminen, vedenjakelu sekä liikenne. Kestävä kehitys tunnistaa, että taloudellisen kasvun pitää olla kokonaisvaltaista ja ympäristöystävällistä, jotta voidaan vähentää köyhyyttä ja rakentaa yhteistä hyvinvointia niin nykyiselle kuin tulevallekin sukupolvelle. Sen tarkoituksena on käyttää resursseja sekä tarkkaa suunnittelua apunaan, jotta voidaan tarjota välitöntä sekä pitkän tähtäimen etuja ihmisille, maapallolle ja yleiselle vauraudelle. Nykyään yhä useammat maat, kaupungit, yritykset sekä kehitysorganisaatiot pyrkivät toiminnallaan olemaan esimerkkeinä kestävän kehityksen ja matkailun edistämiseksi. Kysymys ei olekaan enää kestävän kehityksen omaksumisesta vaan siitä, että miten sitä voisi kehittää. (The World Bank 2018.)

Maailmantalouden muutoksiin on helpompi sopeutua, kun talous on kestävällä pohjalla, jonka lisäksi mahdollisuus selvitä yhteiskunnan haasteista kasvaa. Näitä yhteiskunnallisia haasteita ovat muun muassa väestön ikääntyminen ja väestönkasvun aiheuttamat menot. Taloudellinen kestävyys koostuu niin ekologisesta kuin sosiaalisestakin vastuullisuudesta. (YK Liitto 2017). Haasteita yrityksille luo taloudellisten muutosten nopeus, laajuus ja luonne. Etenkin kasainvälisillä yrityksillä on vastuu käyttää kestävästä kehitystä edistäviä toimintatapoja tuotteissaan ja palveluissaan, jotta voidaan varmistaa johdonmukaisuus sosiaalisten, taloudellisten ja ekologisten tavoitteiden keskuudessa. Kestävän kehityksen edistäminen on yrityksille huomattavasti helpompaa kun kaupankäyntiä ja sijoitustoimintaa harjoitetaan avoimilla ja oikeudenmukaisesti säännellyillä markkinoilla. (OECD 2012.)

Kestävä kehitys on monelta osin riippuvainen kaikista kestävyiden ulottuvuuksista. Kestävän kehityksen kohtaamia haasteita ei ole mahdollista ratkaista ilman sosiaalisen-, ekologisen -ja taloudellisen kestävyiden välistä tiivistä vuorovaikutusta. (YK Liitto 2018b.) Ekologisen kestävyiden kannalta ihmisten kulutusmieltymykset sekä väestönkasvu on vaikea

sopeuttaa kestäväälle tasolle. Haasteita luo myös ihmiskunnan elintason jatkuva nousu. Kaikkien tulisi toiminnoillaan pyrkiä säilyttämään maapallo elinkelpoisena sekä turvata kaikille ihmisille hyvä elämä. Tämä vaatii kuitenkin koko ihmiskunnalta sitoutumista sekä heidän välistä yhteistyötä. Sosiaalisen kestävyyskannalta etenkin väestönkasvu, köyhyys ja eriarvoisuus luovat haasteita yhteisön hyvinvoinnille, Lisäksi koulutuksen järjestäminen, epätasa-arvo ja terveydenhuollon turvaaminen ovat globaaleja haasteita, joiden parantamiseksi tarvitaan niin valtioiden kuin kansainvälistenkin yhteisöjenkin ponnisteluja. (YK Liitto 2017.) Thaimaa onkin viimeisen vuosikymmenien aikana pyrkinyt kitkemään etenkin köyhyyttä ja onkin onnistunut siinä. Vuonna 2013 Thaimaan hallinto sääti koko valtionlaajuisen minimipalkan sekä verouudistuksia, alentaen hintoja etenkin keskituloisilta työntekijöiltä. Taloudellisen kestävyyskannalta Thaimaan taloudelliset perusteet ovat kutakuinkin kunnossa, sillä Thaimaassa vallitsee matala inflaatio sekä työttömyys, jonka lisäksi julkinen velka on kohtuullisella tasolla. (CIA 2018.)

Matkailu on ala, joka jatkaa kasvuaan, mutta matkailu itsessään on myös erittäin sidoksissa kysyntään. Kysyntä voi kuitenkin radikaalistikin vaihdella eri sesonkien aikana. Tämä näkyy myös Phuketissa, jossa selkeä turistikausi sijoittuu lokakuusta aina huhtikuuhun saakka. Taloudellisen tasapainon tukemiseksi, olisikin tärkeää, että Phuket kehittäisi palveluistaan ympärivuotisia. Tämä vähentäisi myös räsitystä alueella, jos kävijämäärät jakautuisivat tasaisemmin ympäri vuoden. (UNWTO 2018.) Matkailun tehokkaammalla hallinnalla pystyttäisiin myös kontrolloimaan Phuketin jäteongelmaa, jonka pääosin aiheuttavat turistit ja etenkin massaturismin muoto. Paikalliset syyllistyvät myös jäteongelmien syntyyn, sillä suurin osa paikallisista ei ole tietoinen kuinka jätteitä tulisi kierrättää. Paikallisten tulisi keskittyä etenkin jätehuoltoon alueella sekä sen kehittämiseen. Kuten Taulukko 1 osoittaa, tulee kohdemaan keskittyä matkailun hallintaan esimerkiksi sen kausiluontoisuuden ja suunnittelun kautta, jotta kestävä kehitys toteutuu. Lisäksi Taulukko 1 painottaa yrityksiä sekä yksilöitä tehokkaaseen jätehuoltoon, jotta roskaaminen vähentyisi ja sen uudelleenkäyttö olisi mahdollisimman tehokasta. Turistimassat aiheuttavat näihin omat haasteensa, mutta kehittämällä sääntöjä ja palveluita, voi Phuket edesauttaa kestävä kehityksen tilaa suuresti. Phuket onkin esimerkiksi pyrkinyt luomaan roskaamisen vastaisia sääntöjä muun muassa julkisilla rannoilla, joissa roskaaminen voi johtaa sakkoihin paikallisen virkavallan toimesta.

4 Tutkimuksen toteutus

Opinnäytetyötutkimus on toteutettu käyttäen hyväksi yksilöhaastatteluja sekä tekijöiden omakohtaista havainnointia Thaimaan Phuketissa joulukuun 2017 ja huhtikuun 2018 välisenä aikana. Tämän lisäksi opinnäytetyön tekijät ovat vertailleet havainnoinnissaan aiempia kokemuksiaan, työskennellessään Phuketissa vuoden 2016 lopussa sekä 2017 alussa. Tämä on tuonut lisäarvoa tutkimustuloksia tarkasteltaessa, antaen samalla tärkeän näkemyksen Phuketin mahdollisesta tulevaisuudesta kestävä kehityksen kannalta. Tutkimuksessa on perehdytty etenkin ajankohtaisiin ongelmiin, joita kestävä kehitys kohtaa Phuketissa ja näitä on pyritty opinnäytetyössä myös kuvittamaan valokuvien avulla.

4.1 Tutkimusmenetelmät ja aineistonkeruu

Kvalitatiivisessa eli laadullisessa tutkimuksessa tapahtuva aineistonkeruu, analyysi ja tulkinta ovat usein limittäistä. Tutkimusmenetelmiä kartoittaessa on valittava juuri kyseiselle tutkimukselle sopiva lähestymistapa, joita laadullisissa tutkimuksissa voi olla monta. (Räsänen 2005, 93.) Tutkimusongelmien selvittämiseksi on valittava sopivat aineistot, teoriat ja menetelmät, joiden tehtävä on auttaa tutkijaa tutkimuskysymysten hahmottamisessa ja muotoilussa (Räsänen, Anttila & Melin 2005, 10). Opinnäytetyötä tukeviksi tutkimusmenetelmiksi valittiin tämän johdosta lopulta yksilöiden haastatteleminen sekä opinnäytetyötekijöiden oma havainnointi Phuketissa. Näihin kahteen tutkimusmenetelmään päädyttiin pääasiassa sen johdosta, että haastattelujen kautta haluttiin syventää omia havaintoja ja sita joittaa haastateltavan puhe laajempaan, kestävä kehityksen, kontekstiin.

Aineistonkeruu tapahtui Phuketissa joulukuun 2017 ja huhtikuun 2018 välisenä aikana, jonka lisäksi havainnoinnissa on otettu kummankin tekijän aikaisempi kokemus Phuketista huomioon. Kumpikin opinnäytetyön tekijöistä on viettänyt ennen opinnäytetyön aloitusta työharjoittelujaksonsa Phuketissa, toinen vuoden 2016 lopussa ja toinen vuoden 2017 alussa. Yhteensä kummallekin opinnäytetyön tekijälle kertyi harjoittelukuukausia noin kolmen kuukauden jakson verran. Työharjoittelu suoritettiin paikallisessa suomalaisomistuksessa olevassa sukellusyrityksessä. Ajallisesti kumpikin tekijöistä on näin ollen asunut kohteessa vuoden 2016–2018 välisenä aikana yhteensä noin seitsemän kuukauden verran, perehtyen sinä aikana paikalliseen kulttuuriin ja tapoihin kokonaisvaltaisesti. Asuinalueena toimi niin työharjoittelu- kuin opinnäytetyöajanjakson ajan Chalongin kaupunginosa, saaren eteläisessä osassa. Chalong tunnetaan parhaiten venesatama-alueena, josta on hyvät yhteydet läheisille saarille sekä meriretkille. Näin ollen turisteille alue on lähinnä läpikulkupiste muihin kohteisiin ja alue on säilyttänyt suurimmaksi osaksi suosionsa paikallisten asuinalueena

Opinnäytetyön aineistonkeruu suoritettiin kahta eri tutkimusmetodia hyödyntäen, nämä olivat haastattelu sekä tekijöiden omakohtainen havainnointi kohteessa. Haastatteluihin valittiin Phuketissa työskenteleviä sekä asuvia yksilöitä ikään ja sukupuoleen katsomatta. Tärkeänä kriteerinä oli ehdottomasti kielitaito, sillä haastattelu piti pystyä suorittamaan joko suomeksi tai englanniksi. Haastateltavat yksilöt pyrittiin myös valitsemaan edustamaan eri aloja, jotta saataisiin mahdollisimman monipuolinen otos. Kaikki haastateltavat pyysivät, että heidän vastauksensa käsiteltäisiin anonyymisti. Tämän johdosta aineistonkeruussa on otettu huomioon vain haastateltavien ikä sekä sukupuoli demografisina tekijöinä. Haastattelutilanteet on toteutettu jokaisen haastateltavan yksilön omalla työpaikalla ja haastattelut on suoritettu suullisesti opinnäytetyön tekijöiden ja haastateltavan välillä luottamuksellisesti. Havainnoinnin tukena käytettiin apuna havainnointilomaketta (Liite 1), jonka kumpikin tekijöistä täytti ensin itsenäisesti, jotta mahdollisimman subjektiivinen näkökulma saataisiin. Tämän jälkeen havaintoja vertailtiin keskenään tutkimustulosten luotettavuuden takaamiseksi. Tekijöiden havaintoja tukemaan otettiin lisäksi valokuvia, jonka johdosta tekijät kiersivät ahkerasti Phuketin saarta, päämääränä tarjota lukijalle parempi käsitys tutkittavista ilmiöistä. Tutkimusmenetelmiä avataan vielä lisää seuraavassa alaluvussa, mutta kiteytettynä havainnoinnin tarkoitus on syventää haastatteluista saatua tietoa. Kuten Grönfors (2015, 150) asian hyvin ilmaisee ”Voidaan sanoa, että kyselyllä tai teemahaastattelulla saadaan luut – runko – ilmiön tarkasteluun, ja havainnoimalla voidaan siihen liittää lihat ympärille”.

4.1.1 Teemahaastattelu aineistonkeruumenetelmänä

Tutkimushaastattelulla on aina erityinen tarkoitus ja osallistujaroolit. Tieto, jota haetaan, on haastateltavalla ja haastattelija on näin ollen tietämätön osapuoli. Haastatteluun on kuitenkin ryhdytty tutkijan aloitteesta ja hänen tehtävänsä on ohjata sekä kannustaa keskustelua oikeaan suuntaan. Tutkimuksen tavoite ohjaa selkeästi haastattelutilannetta ja tallennus korostaa tilanteen institutionaalisuutta. (Ruusuvuori & Tiittula 2005, 22–23.) Tämän tutkimuksen tavoite on selvittää Phuketin kestävän kehityksen tila, sekä mitkä toimet ovat välttämättömiä sen säilyttämiseksi. Haastattelut on suoritettu yksilöhaastatteluina haastateltavan omalla työpaikalla ja haastattelujen tallentaminen on tapahtunut muistiinpanojen kautta.

Haastattelu valittiin opinnäytetyöhön tutkimusmenetelmäksi sen joustavuuden takia ja koska se sopii moniin eri tutkimustarkoituksiin. Koska haastattelu on suoraa vuorovaikutusta, on tiedonhankintaa mahdollista ohjata haluamaansa suuntaan itse tilanteessa. Lisäksi haastattelutilanteessa käytettävät ei-verbaaliset eleet saattavat nekin muovata vastauksia, kun taas esimerkiksi kyselyn kautta nämä eleet eivät välittyisi. Tutkimushaastatte-

lulla on monia lajeja, joista suurin osa eroaa strukturointiasteensa perusteella. Tässä opin-
näytetyössä on tutkimusmenetelmäksi valittu teemahaastattelu, joka on puolistrukturoitu
haastattelumenetelmä. Teemahaastattelulle ominaisia piirteitä ovat esimerkiksi, että tutkija
on jo perillä tutkittavan ilmiön taustoista ja että haastateltavat ovat kokeneet tietyn ilmiön
tai tilanteen. Haastattelu siis kohdistuu tiettyihin teemoihin ja haastattelu etenee näiden
teemojen varassa. Puolistrukturoitu kyseinen haastattelumenetelmä on siksi, että käsitel-
tävät aihepiirit ja teema-alueet ovat kaikille samat. Lisäksi kysymyksillä ei ole välttämättä
tarkkaa muotoa tai järjestystä. (Hirsjärvi & Hurme 2001, 34–48.)

4.1.2 Havainnointi aineistonkeruumenetelmänä

Grönfors (2015, 146) on määritellyt havainnoinnin olevan kumulatiivista, jolloin aiemmat
havainnot tukevat uusia havaintoja ja näin ollen poikkeaviin havaintoihin on syytä kiinnit-
tää huomiota. Opinnäytetyön havainnointiprosessiin liittyykin vahvasti tekijöiden aiemmat
havainnot Phuketin kestävän kehityksen tilasta sekä mahdollisista muutoksista. Havain-
noinnissa on pyritty käyttämään mahdollisimman objektiivista kuvaa Phuketin nykytilasta
kestävän kehityksen suhteen.

Verrattaessa havainnointimenetelmää haastatteluun, on havainnointi vaativampaa, sillä
tapahtumat ja tilanteet ovat ainutkertaisia. Haastattelutilanteissa epäselvät asiat voidaan
käsitellä uudestaan, jonka lisäksi haastattelulla voidaan perehtyä myös menneisyyteen,
kun taas havainnointi koskee pelkästään nykyisyyttä. Kuten muitakin tiedonkeruutapoja,
havainnointia käytetään usein rinnan muiden menetelmien kanssa, mahdollistaen laajem-
pia näkökulmia sekä tutkimuksen luotettavuuden lisäämistä. (Hirsjärvi & Hurme 2001, 37–
39.) Havainnointi on toteutettu ns. piilohavainnointina, jossa tutkijat on häivytetty kohtei-
den tietoisuudesta, eivätkä he tiedä, että heitä havainnoidaan (Grönfors 2015, 151). Suu-
rin osa havainnoinnista painottui eri ilmiöiden tarkasteluun, kuten roskaamiseen ja ener-
giatehokkuuteen, mutta tarkastelun alle joutuivat myös paikalliset asukkaat sekä yritykset.
Kaikki havainnointi on kuitenkin tapahtunut julkisella paikalla, joten erillistä havainnointilu-
paa ei ole tutkittavilta kohteilta pyydetty, sillä sitä ei ole koettu pakolliseksi.

4.2 Prosessin eteneminen

Kananen (2014, 28) on teoksessaan tuonut ilmi, ettei laadullisessa eli kvalitatiivisessa tut-
kimuksessa voida määrittää tutkimusprosessin vaiheita etukäteen, sillä toisin kuin määräl-
lisessä tutkimuksessa, tutkimuskohde on alussa tuntematon. Tutkimussuunnitelma vie
prosessia eteenpäin, mutta se voi myös muuttua prosessin aikana (Jyväskylän Yliopisto
2018). Tutkimusasetelman pitää olla kunnossa ja tutkimusprosessi pitää toteuttaa tieteen
sääntöjen mukaan, niin kuin myös raportoinnin tulee noudattaa tieteellisen kirjoittamisen

periaatteita. Raportoinnin päämääränä on tutkimuksen kulun selvittäminen sekä tulosten keskinäinen argumentointi. (Kananen, 2014, 151; Jyväskylän Yliopisto 2018.)

Vaikkei tutkimusprosessin vaiheita Kanasen mukaan voida määrittää etukäteen on Jyväskylän Yliopisto selittänyt nettisivuillaan tutkimuksen vaiheita, ja niiden avulla opinnäytetyökirjoittajat pyrkivät kertomaan lukijalle opinnäytetyön tutkimuksen kulun. Kyseisen lähteen mukaan tutkimuksen ensimmäinen vaihe on aiheen valinta, joka tässä tapauksessa oli toimeksiantajan ohjeiden mukaan kestävä kehitys Thaimaan Phuketissa. Aiheen valinnan jälkeen siirrytään kyseisen aiheen perehtymiseen, mieluiten aikaisemman tutkimuksen pohjalta. (Jyväskylän Yliopisto 2018.) Aiheeseen perehdyttiin ennen Phuketiin lähtöä tutkimalla internet- sekä kirjallisia lähteitä. Kuitenkaan aiempaa tutkimusta ei suoranaisesti käytetty aiheeseen perehtymisen yhteydessä, sillä relevanttia tutkimusta ei löytynyt. Perehtymisen apuna käytettiin kuitenkin opinnäytetöitä, joissa käsiteltiin jollain tavoin kestävä kehitystä. Niiden ansiosta aiheesta saatiin jonkin näköinen käsitys ja tutkimuksen aloittaminen oli näin helpompaa.

Tämän jälkeen tulee laatia kirjallinen tutkimussuunnitelma, jossa käy ilmi tutkimuskysymykset sekä tutkimuksen lähtökohdat, prosessin toteuttaminen ja sen raportoiminen. Tutkittava asia tulee muotoilla ongelman muotoon, sillä tieteellisessä työssä tulee aina olla ongelma. Ongelmallistaminen auttaa myös tutkimuksen prosessia etenemään loogisesti. (Jyväskylän Yliopisto 2018; Kananen 2014, 27 & 32.) Suurimmaksi opinnäytetyön tutkimuskysymykseksi muodostui "Mikä tällä hetkellä on kestävä kehityksen tila Thaimaan Phuketissa?", jonka pohjalta lähdettiin suunnittelemaan havainnointilomaketta (Liite 1) opinnäytetyön tekijöiden havainnoinnin avuksi sekä haastattelukysymyksiä (Liite 2) haastateltaville. Prosessin toteuttaminen eli havainnointi sekä haastattelut, päätettiin tapahtuvan opinnäytetyöntekijöiden toimesta paikan päällä, Thaimaan Phuketissa, työharjoittelujakson yhteydessä.

Tutkimussuunnitelman laatimisen jälkeen aineistokeruu ja aineistoanalyysi toteutetaan käytännössä ja muodostetaan johtopäätökset analyysin pohjalta, sillä tutkimuksen prosessin päämääränä on pyrkiä ymmärtämään tiettyä ilmiötä (Jyväskylän Yliopisto; Kananen 2014, 28). Aineiston keruu sekä -analyysi tapahtuivat käytännössä Thaimaan Phuketissa joulukuun 2017 ja huhtikuun 2018 välisenä aikana. Tällöin opinnäytetyöntekijät havainnoivat Phuketin ympäristöä sekä haastattelivat tutkimukselleen relevantteja henkilöitä. Kaikki tutkimustulokset ja niiden saamiseen liittyvät toimet raportoitiin, ohjeiden mukaisesti, kirjallisesti (Jyväskylän Yliopisto 2018).

Tutkimuksen edetessä saattaa aiheesta nousta esiin täysin uusia tutkimusongelmia tai tutkimuskysymyksiä. Näihin voidaan keskittyä seuraavaksi tehtävissä tutkimuksissa. Tutkimusongelman rajaaminen ja siinä pysyminen on tärkeää, koska tutkimusongelma ohjaa koko tutkimusprosessia (Jyväskylän Yliopisto 2018; Kananen, 2014, 32).

4.3 Tutkimuksen luotettavuus

Kun tarkastellaan laadullisen tutkimuksen luotettavuutta, ei sen arvioinnista ole yksiselitteistä ohjetta. Ratkaisu riippuu pitkälti siitä minkä koulukunnan kirjoittamia menetelmäkirjoja on käytetty opinnäytetyötä tehdessä, joten tämän johdosta kirjoittajan tulee harkita tarkkaan mitä lähteitä käytetään ja mitkä ovat lähdekriittisyyden kannalta oleellisia. (Tuomi & Sarajärvi 2006, teoksessa Kananen, 135.) Luotettavuusmittarit, joita yleensä käytetään tutkimuksien tarkastelussa, ovat reliabiliteetti ja validiteetti. Reliabiliteetilla tarkoitetaan tulosten pysyvyyttä eli jos tutkimus tehtäisiin uudestaan, saataisiin samat tutkimustulokset. Validiteetti puolestaan tarkoittaa kykyä mitata juuri niitä asioita, joita tutkimuksen oli tarkoituskin. (Kananen 2014, 147.) Opinnäytetyötutkimuksen täydellinen toistaminen ja samojen vastauksien saaminen saattaisi olla haasteellista, varsinkin jos syystä tai toisesta ei olisi mahdollisuutta haastatella samoja yksilöitä. Haastateltavat saattaisivat myös antaa eri vastauksia, jos heidän näkökantansa ovat muuttuneet.

Vaikka kaikki haastatteluun osallistuvat ovatkin asuneet aiemmin pidempään Suomessa, voi kulttuuri silti vaikuttaa vastauksien antamiseen. Thaimaalaisessa kulttuurissa saattaa olla, ettei työpaikan asioista puhuta yleensä ulkopuolisille peläten mahdollisesti, että joku väärä taho saisi tietää työntekijän mielipiteen. Näin ollen on mahdollista, että myös haastattelukysymyksiin vastanneet ovat halunneet kierrellä vastauksissaan, jos vastaus saattaisi vääriin korviin kantautuessa aiheuttaa jollekin mielipahaa tai eripuraa. Tämä oli oletettavasti yksi syistä mikseivät haastateltavat halunneet paljastaa henkilöllisyyttään, vaan halusivat pysyä anonyymeinä. Opinnäytetyön tekijät kokivat siksi parhaaksi suorittaa haastattelut yksilöhaastatteluina, eikä yritystä edustavina henkilöinä.

Tutkimuksen luotettavuuden lisäksi on syytä arvioida myös lähdeaineistona käytetyn kirjallisuuden luotettavuutta. Tekijät pyrkivät käyttämään tunnettujen kirjailijoiden tekstejä, joista suurin osa esiintyy myös muiden saman alan julkaisuiden lähdeviitteissä, joka tuo luotettavuutta. Yli kymmenen vuotta vanhoja kirjoja tulisi välttää, sillä niissä saattaa olla vanhentunutta tietoa, joten tämän takia kirjan painovuoteen tulisi kiinnittää huomiota. Samoilten tulisi välttää myös täysin tuntemattomien kustantajien tai julkaisijoiden tekstejä, sillä niiden luotettavuus saattaa olla kyseenalainen. (Hirsjärvi 2008, 109–110) Opinnäytetyön teoriaosiossa on käytetty John Swarbrooken teosta Sustainable Tourism Management, joka on julkaistu vuonna 1999. Yli kymmenen vuotta vanhoja teoksia tulisi välttää

opinnäytetyötä tehtäessä, silti tekijät ovat arvioineet kirjan soveltuvan sisällöltään lähteeksi, täydentämään muita kirjalähteitä.

5 Tutkimuksen tulokset

Seuraavissa alaluvuissa käsitellään opinnäytetyökirjoittajien havainnointilomakkeen avulla tehtyä havainnointia Thaimaan Phuketissa (Liite 1) sekä avataan yksilöhaastatteluista saatua materiaalia (Liite 2). Tutkimustulosten kerääminen on tapahtunut joulukuun 2017 ja huhtikuun 2018 välisenä aikana, opinnäytetyötekijöiden asuessa ja työskennellessä kohteessa. Havainnointia ja haastatteluista ilmeneviä keskusteluaiheita tukevat tekijöiden paikan päällä ottamat kuvat. Tutkimuksen tulokset pitävät sisällään ekologisen-, taloudellisen-, sosiaalisen- ja infrastruktuurisen osion. Infrastruktuuri liitetään yleensä sosiaaliseen kestävyys, mutta koska Phuketin tapauksessa se on melko merkittävässä roolissa, ovat opinnäytetyöntekijät halunneet pitää sen omana osionaan.

Taulukko 2. Taustatietoa haastateltavista.

Haastateltava	A	B	C	D
Ikä ja sukupuoli	Nainen 35 vuotta	Mies, 37 vuotta	Nainen, 26 vuotta	Mies, 35 vuotta
Milloin tullut Phuketiin	vuonna 2007	vuonna 2007	vuonna 2014	vuonna 2011
Kauan asunut kohteessa	5 vuotta ympäri-vuotisesti	11 vuotta	3 vuotta	7 vuotta
Työpaikka/ kokemus alalta	Ravintola-ala, 5 vuotta	Ravintola-ala, 3 vuotta	Matkailualan yritys, 3 vuotta	Matkailualan yritys, 7 vuotta
Kansalaisuus	Suomi	Thaimaa	Suomi	Suomi
Muuta	Managerina suomalais-thaimalaisessa yrityksessä	Asunut aiemmin Suomessa, puhuu suomea ja thaita, on töissä suomalais-thaimalaisessa yrityksessä	Phuketin kohdemanagerina suomalaisessa yrityksessä	Managerina suomalaisessa menestyvässä yrityksessä

Tutkimustuloksia avatessa on käytetty haastateltavien kohdalla taulukkoa (Taulukko 2), josta ilmenee kustakin haastateltavasta yleistä taustatietoa kuten ikä, sukupuoli, kuinka kauan haastateltava on asunut kohteessa sekä alan kokemus Phuketissa. Haastateltavien kytkökset Suomeen saattavat ohjata osaltaan haastateltavien mielipiteitä ja vastauksia.

Tämän takia kytkökset on tuotu taulukossa (Taulukko 2) esille. Tutkimuksen aineistoke-ruuvaiheessa haastateltavat ovat toivoneet saavansa pysyä anonyymeinä, jonka johdosta tutkimustuloksissa ei julkaista henkilöiden nimiä.

Tutkimustuloksissa on keskitytty kestävän kehityksen eri aspekteihin eli sosiaaliseen-, ekologiseen – ja taloudelliseen kestävyys, jonka lisäksi infrastruktuuri on nostettu myös omaksi alaluvukseen. Tämä sen johdosta, että infrastruktuurin on koettu olevan tutkimus- tulosten kannalta oleellinen osa kestävästä kehitystä Phuketissa ja sille haluttiin luoda enemmän painoarvoa. Havainnoinnista ja haastatteluista saatuja tuloksia on pyritty peilaa- maan teorian kanssa, joka lisää tutkimuksen luotettavuutta.

5.1 Sosiaalinen kestävyys

Havainnointilomakkeessa (Liite 1) on havainnoitu kuinka thaimaalainen kulttuuri näkyy Phuketin matkailun tuotteissa sekä palveluissa. Havaittiin, että kulttuuri näkyy edelleen Thaimaan Phuketissa sekä sen matkailupalveluissa että – tuotteissa. Useissa turistien suosimissa hotelleissa thaimaalainen henkilökunta pukeutuu perinteisiin thaimaalaisiin asuihin, jakkupuvun ja kravatin sijaan. Ravintoloissa ja ruokamarkkinoilla tarjolla on pää- osin thaimaalaisia ruokia sekä paikallisia hedelmiä. Markkinoilla myytävät kankaat sekä esineet ovat thaimaalaisia, kuten silkkihuivit sekä pienet norsu- tai Buddha koriste-esineet. Markkinoilla myydään myös paljon kookosöljytuotteita sekä paikallisten ja turistien suosi- maa tiikeribalsamia, joka auttaa esimerkiksi hengitysteiden avaamiseen ja lihaksien ren- toutumiseen. Joka puolella näkyy paljon hotelleja, hostelleja, ravintoloita ja matkatoimis- toja, joista voi varata turisteille suunnattuja visarun -matkoja sekä vene- ja aktiviteettiret- kiä. Saaren eteläosasta, Chalongin satamatiellä löytyy kymmenittäin sukellusyrityksiä, jotka tarjoavat sukellusmatkoja ja myyvät sukellus- ja snorklaustuotteita. Patongin Bangla -baarikatu herää iltaisin henkiin ja sieltä löytyy yhteensä noin 150 turisteille tarkoitettua baaria ja yökerhoa. Kauneudenhoito- ja hierontapalveluita, joita turistit käyttävät, löytyy joka nurkan takana. Kulttuuri näkyy myös tietenkin matkailupalveluiden parissa työskente- levien asenteesta työtä kohtaan. Töitä tehdään kuutena tai jopa seitsemänä päivänä vii- kossa, niin kauan kuin kausi kestää. Työmäärä ei eroa hirveästi länsimaalaisten ja paikal- listen työntekijöiden välillä.

Thaimaalainen kulttuuri näkyy myös luonnossa (Haastateltava D), jota käytetään hyödyksi matkailupalveluissa. Thaimaan Andamaaninmerelle viedään kauden aikana monia tuhan- sia asiakkaita ihastelemaan upeita koralleja sekä värikkäitä kaloja snorklaamisen tai su- kelluksen merkeissä. Myös Phuketin kumipuuplantaaseille pääsevät turistit katsomaan kuinka puut tuottavat kumia, jota käytetään muun muassa autonrenkaiden ja kumihansko-

jen valmistamiseen. Luontoa tulisi silti Haastateltava B:n mielestä käyttää entistä enemmän hyödyksi matkailupalveluissa. Hän lisää myös, että harmillisesti Phuketissa raivataan luontoa rakennetun ympäristön tieltä, joten samalla myös osa thaimaalaista kulttuuria häviää kasvillisuuden myötä pikkuhiljaa.

Työhierarkia ei Phuketissa ainakaan kansainvälisissä tai ulkomaalaisissa yrityksissä näy kovinkaan paljoa. Yrityksessä on selkeä esimies, mutta alaiset ovat keskenään samalla tasolla. Myös työympäristön puitteisiin on kiinnitetty paljon huomiota nimenomaan ulkomaalaisissa yrityksissä. Yrityksistä löytyvät ilmastointi, internetyhteys, sähköt, juokseva vesi sekä kunnolliset työtuolit ja –tasot. Palkkauskkin on usein hyvä, kuitenkin noin kolme kertaa huonompi kuin esimerkiksi Suomessa, mutta sillä selviää hyvin Phuketissa. Opin näytetyöntekijöillä on omakohtaista kokemusta palkan suuruudesta. Työskennellessään Phuketissa suomalaisessa matkailupalveluyrityksessä, jolloin palkka on ollut noin 30 000THB, eli noin 750 euroa.

Kun haastateltavilta kysyttiin työympäristöstä ja työhierarkian esiintyvyydestä (Liite 2), olivat kaikki haastateltavat samaa mieltä keskenään sekä havainnoitsijoiden kanssa siitä, että yrityksissä on selkeä esimies. Kuitenkin thaimaalaiset pitivät esimestä hieman korkeammalla kuin mitä esimerkiksi suomalaiset kollegat, ja tämä näkyy esimerkiksi syvempänä thaimaalaisena wai-tervehdyksenä (Haastateltava A). Haastateltava D kertoi omaan kokemukseensa pohjautuen, että thaimaalaiset eivät myöskään uskalla puhua suoraan esimiehelleen heitä mietityttävistä asioista. Vaikka ulkomaalaisissa yrityksissä työympäristö on usein melko moitteeton, toisin on joissakin thaimaalaisissa yrityksissä, kaikki edellä mainitut puitteet saattavat puuttua.



Kuva 6. Patong, työturvallisuus (Heinonen 20.3.2018)

Haastatteluissa nousi työympäristössä puhuttaessa esille myös työturvallisuudentaso (Liite 2). Se on Phuketissa erittäin alkeellista (Haastateltava B), eivätkä yritykset usein kiinnitä siihen minkäänlaista huomiota (Haastateltava C). Korjatessaan rakennuksia harvoin näkee thaimaalaisilla minkään näköistä työvaatetusta yllä kuten työhanskoja tai Suomessa käytettäviä turvakenkiä. Phuketin katuja tallatessa näkyy paljon tietöitä tai rakennustöitä ja havainnoidessa ympäristöä on vain muutaman kerran saattanut nähdä rakennustyöntekijän käyttävän jonkinmoista kypärää. Näilläkin kerroilla kypärä on ollut auki tai huonosti päässä. Osasyynä työvaatetuksen puuttumiseen saattaa olla esimerkiksi kova kuumuus, sillä viileämpään on työskennellä shortseissa ja varvassandaaleissa tai ilman kenkiä (Kuva 6). Työnantajan tulisi kumminkin taata kaikille työntekijöille kunnolliset työvausteet. Tämän lisäksi töitä tehdään usein seitsemän päivää viikossa, kuten aiemmin mainittiin, jolloin työntekijälle saattaa siunaantua yksi vapaapäivä kuukauteen. Työntekijän on usein myös suostuttava esimiehen vaatimukseen, jos muita töitä ei ole tarjolla, sillä Thaimaassa ei ole minkäänlaista toimeentulotukea työttömille. Palkaksi thaimaalaisen työntekijän palkka ei yltä millään länsimaalaisen Phuketissa työskentelevän tasolle, vaan voi jäädä jopa alle puolen. Toki eri alojen välillä on rutkasti myös eroavaisuuksia. (Haastateltava B)

Sekä havainnointilomakkeessa (Liite 1) että haastattelukysymyksissä (Liite 2) pohdittiin ovatko thaimaalaiset enemmän yksilökeskeisiä vai yhteisöllisiä ja kuinka se näkyy kulttuurissa. Haastateltavat sekä havainnoitsijat olivat samoilla linjoilla siitä, että thaimaalaiset ovat yhteisöllistä kansaa, sillä perhe ja ystävät ovat erittäin tärkeitä, ne ovat thaimaalaisten tuki ja turva. Phuketista löytyy vahvoja yhteisöjä, jotka auttavat ja tukevat toisiaan ja tämä vahvistaa myös käsitystä Phuketin yhteisöllisyydestä. Kuitenkin Haastateltava D toi ilmoille eriävän mielipiteen, että thaimaalaisista löytyy myös joitakin yksilökeskeisiä piirteitä. Tämän hän perusteli niin, että thaimaalaiset usein ajattelevat omaa hyvinvointiaan ja tavoittelevat välillä melko röyhkeästi vain omaa etuaan. Myös havainnoitsijat olivat huomanneet nämä piirteet thaimaalaisissa, esimerkiksi liikenneonnettomuuksissa thaimaalainen usein syyttää länsimaalaista, vaikka onnettomuus ei olisi millään tasolla länsimaalaisen vika. Tämä johtuu myös osittain siitä, että yhteiskunta on rakennettu niin, että vahvat pärjäävät, sillä mitään turvaa ei tule valtiolta ja useimmissa tilanteissa thaimaalaisilla ei ole vakuutusta. Liikenneonnettomuudessakin thaimaalainen ehkä toivoo pääsevänsä länsimaalaisen vakuutuksen turvin parempaan lääkäri- tai sairaalahoitoon ja ehkä mahdolliset ajoneuvon vauriotkin korvataan paremmin.

Opinnäytetyön tekijät tiedostivat tasa-arvo – käsitteen olevan erittäin laaja aiheena, jonka johdosta käsitettä pyrittiin tutkimaan pääpiirteittäin. Havainnoidessa (Liite 1) tutkittiin lähinnä naisten ja miesten sekä lasten asemaa yhteiskunnassa sekä Phuketissa vallitsevia tuloeroja yksilöiden välillä. Tasa-arvo tai oikeastaan epätasa-arvo näkyy Phuketissa ainakin ammattien osalta. Havainnoitsijat eivät ole yhteensä yli puolen vuoden asumisen jälkeen nähneet kertaakaan esimerkiksi naispuoleista liikennepoliisia. Myöskään miehiä ei usein nähdä tekemässä toimitustöitä, joten selviää ”miesten – ja naisten töitä” on Phuketissa melkoisesti. (Haastateltava D). Epätasa-arvo näkyy myös naisten ja miesten välisissä tuloeroissa, mies tienaa paremmin kuin nainen. Elinolot määräytyvät paljolti perheen elintason mukaan, joten kaikilla lapsilla ei ole mahdollisuutta päästä kouluun, köyhyyden takia, vaan saattavat jo pienestä pitäen joutua töihin. On myös erittäin yleistä, että koulu saatetaan päästä aloittamaan, mutta syystä tai toisesta elintason romahdettua, joutuu lapsi sen lopettamaan kesken ja ryhtyä hankkimaan perheellensä elantoa. Kaduilla näkyy esimerkiksi nuoria, usein alle kymmen vuotiaita lapsia myymässä kukkia tai muuta tavaraa ansaitakseen perheellensä rahaa. On sydäntä raastavaa olla antamatta näille suloisille lapsille rahaa, mutta toisaalta koskaan ei voi tietää mihin raha oikeasti menee. Lapsityövoimaa ei myöskään saada ikinä lakkautettua, jos ihmiset tukevat heidän toimintaansa ostamalla tuotteita lapsilta.

Kysyttäessä haastateltavilta (Liite 2) palkkaukseen liittyviä kriteereitä ja niiden vaikutusta, kävi ilmi, että epätasa-arvoa on havaittavissa myös ulkomaalaisten ja paikallisten välillä. Niin kuin aiemmin kirjoitettiin, on useimmissa tapauksissa onnettomuudet tai sattumukset ulkomaalaisten vika, tämä johtuu myös varmasti thaimaalaisten kulttuurista, jossa kasvojen menettäminen on pelottavaa ja heille kovin vakava asia. Näin käy jos esimerkiksi tekee jonkun virheen, josta thaimaalainen saattaa noloastua, tällöin hän ei tule ikinä myöntämään virhettään, vaan sysää syyn jonkun toisen niskoille. Palkkatasossa huomaa myös ulkomaalaisen ja paikallisen erot, sillä ulkomaalainen saa keskimäärin parempaa palkkaa kuin paikallinen. Kuitenkin ulkomaalaisena on vaikeampaa saada töitä, sillä yhtä ulkomaalaista työntekijää kohden tulisi olla kymmenen paikallista työntekijää töissä, jotta ulkomaalainen työnhakijan on mahdollista hankkia työviisumi. Tietenkin tämänkin pystyy kiertämään maksamalla oikealle henkilölle jonkin suuruisia summia, sillä tässäkin tapauksessa raha puhuu. (Haastateltava A; Haastateltava B)



Kuva 7. Patong Beach (von Flittner 3.3.2018)

Ympäristö kärsii valitettavasti luonnonvarojen liikakäytöstä, joka huomattiin tarkastellessa luonnollisen ympäristön tilaa Phuketissa (Liite 1). Tämä johtuu siitä, että kohteessa on yksin kertaistesti liikaa ihmisiä luonnonvarojen sietokykyyn nähden. Tämä näkyy hyvin esimerkiksi Phuketin rannoilla sesonki aikaan, kuten joulun tienoilla, kun rannat täyttyvät turisteista (Kuva 7). Tällöin on jopa mahdotonta löytää itselleen auringonottoa paikkaa, saati käydä viilentymässä Andamaanienmeressä törmäämättä muihin turisteihin. Luontoa on tuhottu myös paljon rakennetun ympäristön tieltä, joten esimerkiksi joitakin kumipuuplantaseja on tuhottu sen sijaan, että niitä olisi hyödynnetty matkailubisneksessä turistien nähtävyydeksi sekä säilyttää niitä osana kulttuuriperintöä. (Haastateltava C) Tietty alueet ovatkin erittäin tukossa liiallisen rakentamisen takia ja siksi Haastateltava D on sitä mieltä, ettei kukaan tee Phuketissa kunnollista kaupunkisuunnittelua, eikä ajattele pitkällä tähtäimellä tulevaisuuden hankkeita varten.

5.2 Ekologisuus

Väestön sekä matkailun kasvu Phuketissa näkyy etenkin luonnonvarojen liiakulutusena ja lisääntyvien jätteiden määränä. Jätteiden kierrätystä tapahtuu, ehkä monien yllätykseksi, jonkin verran Phuketissa. Havainnoitsijat havaitsivat (Liite 1) roskien viemisen tapahtuvan niin, että yksityishenkilö vie roskat kotinsa lähimmän autotien varteen, josta roska-auton kuljettajat nappaavat ne kyytiinsä. Isommat roskat viedään monesti kadun varresta varattomien tai muiden niitä tarvitsevien toimesta jo ennen roska-auton tuloa. (Haastateltava C) Osa muovipulloista sekä tölkeistä saattavat olla kadonneet, ennen roskien keräystä, sillä niistä saa kilomäärän mukaan jonkun pienen kolikon. Tämän takia jotkut paikalliset keräävät muovipulloja rahan toivossa ja osa yksityishenkilöistä myös kierrättää itse (Kuva 8). Paikalliset polttavat roskiaan paljon, valitettavasti myös muoviroskaa,

josta tulee ilmaan saasteita. Siksi joillakin alueilla Phuketissa on ilmassa paljon savua sekä ilmassa leijailee epämiellyttäviä hajuja.



Kuva 8. Paikallista kierrätyskulttuuria (von Flittner 26.2.2018).

Tarkastellessa (Liite 1) ympäristösaasteiden aiheuttajia, yksi suurimmista oli liikenne. Julkinen liikenne on väestön määrään nähden hyvin pientä ja alkeellista, ja omalla autolla taikka skootterilla pääsee vapaammin liikkumaan, minne haluaa. Kuitenkaan helpomaksi omalla autolla liikkuminen ei varmasti tule, sillä Phuketin kadut ovat erittäin tukossa tiettyinä kellon aikoina. Tämän takia ihmiset turvautuvatkin muihin moottorikulkuneuvoihin kuten skoottereihin (Kuva 9), jotta liikkumaan pääsee autojen lomitse helpommin. (Haastateltava C) Liikenne on kuitenkin erittäin kaoottista osittain juuri skoottereiden paljouden takia, sillä niillä ajetaan kovaa ja suurin osa kuskeista ajaa ilman kypärää. Phuketissa autoilijat ovat tottuneet valtavaan moottoriajoneuvojen määrään, silti melkein joka päivä havainnoitsijat saivat olla todistamassa liikenneonnettomuutta tai ”läheltä piti” – tilanteita.



Kuva 9. Paikallinen ajoneuvokulttuuri (von Flittner 3.3.2018)

On valitettavaa kuinka paljon saasteita ja jätettä Andamaaninmeri on saanutkaan niellä syvyksiinsä. Edelleen liian usein jätevesi päätyy kyseiseen vesistöön vahingoittamaan kaunista kasvillisuutta ja upeita koralleja. Kuten teoriaosuudessa käsiteltiin, lähes 90 prosenttia valtamerien jätteestä on muovia (Unicef 2013). Tämä näkyy esimerkiksi muovipussien ja pullojen muodossa rannalla. Saasteiden määrää vesistöissä on kuitenkin yritetty vähentää laittamalla tupakointikiellot sekä -paikat turistien suosimille rannoille. Tällöin vältetään tupakantumppien ja niistä vapautuvien myrkkujen leviäminen mereen myrkyttämään kaloja, joita myöskin luultavammin syödään lähiravintoloissa, useimmiten myös turistien toimesta. Roskaamistakin on pyritty vähentämään, varsinkin rannoille on hankittu aiempaa enemmän roskapistettä, joissa useissa on kyltit monella eri kielellä, jotta turistitkin ymmärtäisivät laittaa roskansa sinne, eikä viskata mereen. Ihmisiä kielletään roskaamasta myös sakon uhalla, kuten kuvassa näkyy (Kuva 10 & 11), sakko on 2000 Thai Bathia eli noin 50 euroa. Silti näiden toimenpiteiden ohella sekä turistit että paikalliset jättävät roskiaan kaduille ja rannoille (kuva 10 & 11). Tästä huolimatta havainnoitsijat saivat kuitenkin ilokseen huomata selkeää muutosta aiempaan vuoteen. Vuoden 2017 alussa, kun havainnoitsijat asuivat ensimmäistä kertaa Phuketissa, ei Patongin rannalla ollut tietoaakaan roskaamisen ehkäisystä, vaan ranta oli täynnä ihmisten jättämiä jätteitä.



Kuva 10 & 11. Roskaaminen kielletty rannalla sakon uhalla. (Heinonen 1.3.2018)

Energiatehokkuus ei ole parhaimmillaan Phuketissa. Sähköjohtoja sekä kaapelijohtoja roikkuu paljon katukuvassa ja hieman on epäselvää ovatko ne kaikki käytössä vai onko vanhat kaapelijohdot jätetty vain roikkumaan yläilmoihin turistien ihmeteltäväksi. Ne vaikuttavat melko paljon Phuketin yleisilmeeseen, sillä kauniiltahan ne eivät näytä Buddha alttareiden vierellä (Kuva 12). Uusiutuvia luonnon varoja ei kovin paljoa käytetä, vaikka siihen olisikin mahdollisuus, esimerkiksi aurinko- ja lämpöenergiaa voisi käyttää rutkasti, siinäkin Phuketissa riittää ympärivuotisesti. Tuulienergiaa Phuketissa havainnoitsijoiden yllätykseksi käytetäänkin jo jonkin verran. Tämän havainnoitsijat ymmärsivät vasta kun he löysivät Rawailta tuulivoimalan.



Kuva 12. Phuketin sähköjohtoverkostoa. (von Flittner 1.3.2018)

Thaimaassa ei voi juoda hanavettä sen bakteerikannan ja kovan kalkkipitoisuuden johdosta, jonka havainnoitsijat huomasivat veden jakelua havainnoidessa (Liite 1). Myös jäteveden puhdistaminen on vielä erittäin alkeellista samoten resurssit niin rajalliset, ettei puhdasta juomavettä saada jokaiseen talouteen. Tästä syystä ihmisten täytyy ostaa joko pullovetä muovipulloissa tai halutessaan hankkia itselleen hieman isompia vesitonkkia, joita

voi täyttää vesipisteillä. Haastateltava B on sitä mieltä, että paikalliset käyttävät hyvin paljon näitä täytettäviä tonkkia, ja syynä siihen on, että vesipisteillä veden hinta on halvempaa kuin yksittäisen muovipullon ostaminen paikallisesta marketista. Kuitenkin suurin osa turisteista ostaa näitä kertakäyttöisiä muovipulloja, joista tulee erittäin paljon muovijätettä. Yksi iso syy tähän on varmasti se, etteivät turistit ole tietoisia vesipisteistä, sillä niitä ei juurikaan mainosteta. Opinnäytetyöntekijöilläkin meni aikansa ennen kuin huomasivat vesipisteiden olemassa olon.

Suomessa ja Skandinaviassa on viimeisten vuosien aikana ruvettu kiinnittämään entistä enemmän huomiota muovin kulutukseen, mutta myös muiden valtioiden tulisi tehdä asialle jotain ennen kuin koko maapallo hukkuu muoviroskaan. Varsinkin Aasiassa ihmismäärä on valtava, joten yksikin pieni muutos voi olla koko maapallon kannalta merkittävä. Phuketissakin ensiaskeleen voisi ottaa isot hotelliketjut, sillä kohteessa on monia hotelleja, jotka käyttävät kertakäyttöisiä vesipulloja tarjotakseen asiakkaille vettä. Muovipullojen sijaan hotellit voisivat siirtyä tarjoamaan vettä esimerkiksi lasisista pulloista, jotta niitä voisi täyttää uudelleen, eikä syntyisi enää niin paljoa muovijätettä.

5.3 Infrastrukturi

Tietoliikenneyhteydet ja teknologia on Phuketissa, joidenkin yllätykseksi, melko toimivat, eri asia on vain käytetäänkö niitä hyödyksi. Haastateltava A kertoo, että yrityksessä, jossa hän työskentelee, sähkö on yrityksen toiminnan kannalta välttämätön. Kuitenkin valitettavan usein tapahtuu sähkökatkoksia esimerkiksi ukonilmalla, mutta myös rakennusmaat aiheuttavat sähkökatkoksia. Langaton internetyhteys löytyy melkein jokaisesta ravintolasta sekä kahvilasta ja se on melkein poikkeuksetta ilmainen. Jotkut harvat ravintolat käyttävät jopa teknologiaa tablet -ruokalistojen muodossa tavallisten ruokalistojen sijaan. Kuitenkin esimerkiksi Phuketin lentokentällä ei turvauduta teknologiaan, vaikka tähän olisikin hyvä mahdollisuus teknologian kannalta. Haastateltava C pohti rahan ehkä olevan syynä, hitaaseen kehitykseen. Kuitenkin teknologian uupuminen on yksi syy miksi passintarkastus on usein hidasta ja turistit saattavat joutua jonottamaan monia tunteja, että pääsevät maahan sisälle. Haastateltava D pohtii, että tähän saattaa myös olla syynä ihmismäärään nähden liian pieni lentokenttä, vaikka vasta vuosi sitten valmistui uusi terminaaliliikenne. Aikaisemminkin mainittu rakentamisen suunnittelutyö on tässäkin tapauksessa jätetty puolitiehen ja ryhdytty summan mutikassa rakentamaan uutta terminaaliliikennettä.

Haastattelujen (Liite 2) sekä havainnoinnin (Liite 1) aikana tuli vahvasti esille myös Phuketin tieverkoston tila. Jokainen haastateltava yksilö oli sitä mieltä, että tieverkosto ei kestä nykyisen ihmismäärän luomaa kulutusta Phuketissa. Haastateltavien A ja B kanssa

nostettiin esille kehitysehdotuksena muun muassa se, että teiden kunnossapitoon ja suunnitteluun tulisi kiinnittää enemmän huomiota. Haastateltava B epäili, että suurin syy teiden kuntoon on rahoituksen puute, jolloin rakennusvaiheessa käytetään kulutusta heikosti kestäviä materiaaleja. Tämä on johtanut monilla alueilla tieverkoston heikentymiseen, joka näkyy esimerkiksi reikinä teissä, joita on pyritty joko paikkamaan tai peittämään erinäisillä ratkaisuilla. Lopputuloksena on ajoittain jopa liikenteelle vaarallisia tilanteita ja liikenneonnettomuuksia tapahtuu päivittäin Phuketissa. Lisäksi haastateltava C nosti esille jatkuvat tietyöt ja tukokset tietyillä alueilla. Kaupunginosista esimerkiksi Chalong toimii monelle turistille niin sanottuna risteyskohtana lukuisille Phuketin edustalla esiintyville saarille ja sinne johtavat tiet ovat päivittäin kauttaaltaan tukossa. Havainnoitaessa huomio kiinnittyi erityisesti liikennesääntöjen puutteellisuuteen, joka itsessään vaikuttaa myös tukoksien syntyyn. Opinnäytetyötekijöiden asuessa Phuketissa, kävi ilmi etenkin jalankulkijoiden kohtaamat haasteet liikenteessä. Kuvassa 13 paikallinen hotellityöntekijä auttaa turisteja ylittämään tietä, sillä autot ja skootterit eivät usein anna tietä jalankulkijoille. Lisäksi jalankulkijoilta puuttuu usein kunnolliset suojatiet ja jalkakäytävät.



Kuva 13. Liikenneturvallisuus. (Heinonen 3.3.2018)

Julkinen liikenne Phuketissa muodostuu suurimmaksi osaksi Tuktuk – takseista ja paikallisista puisista avobusseista (Kuva 14). Muuta julkista liikennettä ei oikeastaan ole, vaan yksityishenkilöillä on jokin moottoriajoneuvo, suurimmalla osalla skootteri. Merkittyjä bus-sipysäkkejä ei ole, mutta bussit pysähtyvät silti vain tietyillä paikoilla, riittää kumminkin, että odottaa lähellä pysähtymispaikkaa ja vilkuttaa kuljettajalle kun haluaa hypätä kyytiin. Joidenkin bussien pysähtymispaikat saattavat löytyä netistä googlettamalla, mutta usein ne löytyvät helpommin, jos vain kysyy paikalliselta. Paikallisbussit ajavat kaikkialle johon

turistina tarvitsee päästä kuten ostoskeskuksiin, rannoille sekä venesatamiin. Bussit liikkuvat noin 20-30min välein, eikä matkan hinta ole päästä huimaava, noin 20-60 Thai bathia eli 0,5-1,5 euroa, riippuen mistä mihin matkustetaan.



Kuva 14. Julkinen liikenne. (Heinonen 3.2.2018)

Julkisesta liikenteestä keskusteltaessa haastateltava A kertoi Thaimaassa vallitsevan korruption näkyvän myös Phuketin liikennepalveluissa. Paikalliset taksimafiat ovat ottaneet vallan julkisen liikenteen saralla, mikä tarkoittaa, että bussit eivät saa liikkua tietyillä alueilla. Paikallisbusseja ei juurikaan nähdä esimerkiksi saaren pohjoisosan rannikolla, kuten Bangtaolla. Tähän voi osasyynä olla myös maaston vaikeakulkuisuus, sillä jo saaren eteläosasta Katalle mentävällä tiellä on suuria mäkiä, joita bussien ja joidenkin Tuktukien on vaikea päästä ylös. Taksimafia säätelee myös bussien aikatauluja, jotta ne eivät häiritse taksien toimintaa. Lisäksi taksimafioiden välillä on sääntöjä ja ehtoja. Yksi niistä on, etteivät tietyn alueen taksit tai Tuktukit saa hakea tai viedä asiakkaita toisen taksimafian hallitsemille alueille. Toisinaan esimerkiksi Katan rannalta pääsee hyvin Karonille ja toisinpäin, muttei kuitenkaan jostain syystä Patongille tai siitä eteenpäin. Tämän takia taksi ja Tuktuk-kuskit usein haluavat tietää asiakkaalta tarkan määrän, jottei kuskillä tule ongelmia. Nämä taksimafian väliset alueet vaikuttavat kuitenkin melko häilyviltä ja tuntuvat myös, ettei edes paikallisilla ole tarkkaa tietoa, kuinka ne toimivat. Välillä ei nimittäin ole mitään ongelmaa liikkua paikasta A paikkaan B, mutta toisinaan taas sama matka ei tule kuuloonkaan. Tässäkin, niin kuin korruptiossa yleensäkin, saattavat raha sekä hyvät suhteet vaikuttaa isosti asiaan.

5.4 Taloudellinen kestävyys

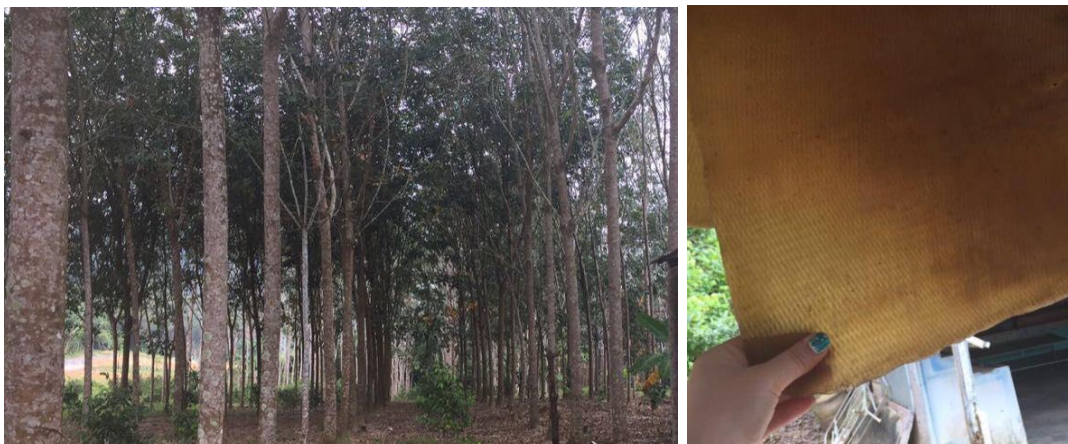
Paikallisten palveluiden ja – tuotteiden näkyvyyttä havainnoitaessa (Liite 1) huomattiin, että raaka-aineiden käyttö näkyy vahvasti ruokakulttuurissa. Raaka-aineita, joita käytetään paljon ruuissa, ovat esimerkiksi kookokset, ananakset, merenelävät, kana, punainen liha,

mausteet ja paikalliset hedelmät sekä vihannekset (Kuva 15). Phuketissa käytettävien raaka-aineiden todellista alkuperää on kuitenkin vaikea selvittää, sillä tuotteita tuodaan Phuketiin myös muilta paikkakunnilta, ympäri Thaimaata.



Kuva 15. Paikallisia hedelmiä. (von Flittner 29.12.2017)

Phuketista löytyy tietävästi kumipuuviljelmää, joiden tuottamaa kumia käytetään esimerkiksi autonrenkaiden valmistamiseen, niin kuin aiemmin mainittiin (Kuva 16 & 17). Kookosrasvoja, -saippuoita ja – hajusteita myydään Phuketissa myös paljon, mutta näidenkään alkuperästä ei voida olla varmoja. Matkailutuotteiden – ja palveluiden kehittämisen kannalta olisi hyvä, että tuotteen tai palvelun alkuperä olisi tiedossa. Tämä voisi lisätä alueella paikallista osaamista ja näin ollen luoda esimerkiksi uusia työmahdollisuuksia.



Kuva 16 & 17. Kumipuuplantaasit ja niistä valmistettua kumia. (von Flittner 5.1.2018)

Niin kuin aiemmin mainittiin, on Thaimaa tunnettu kauneudenhoito- ja hierontapalveluitaan. Hyvinvointimatkailu onkin vuosien saatossa ollut kasvussa Phuketissa ja turistit matkustavat yhä enemmän Phuketiin harjoittamaan esimerkiksi thaimaalaista nyrkkeilyä, Muay Thaita. Phuketiin tehdään myös eri järjestäjien toimesta treenileiri – matkoja, jotka kestävät esimerkiksi muutamasta viikosta muutamaan kuukauteen. (Haastateltava B;

Haastateltava A) Haastateltava B:n mielestä vaikuttaa kuitenkin siltä, ettei tämä matkailutrendi ole vielä saavuttanut suurta suosiota Suomesta Phukettiin matkaaville turisteille. Tämä johtuu siitä, että suomalaiset saattavat usein mieltää Phuketin enemmän sukelluskohteena tai lukuisten yökerhojensa takia jopa ”bilematkailu” -kohteeksi. Phuketilla olisi hyvät mahdollisuudet kehittää hyvinvointimatkailuaan useiden isojen kuntosalien sekä muutamien laadukkaiden nyrkkeilyareenoiden ansiosta. Phuketissa on tiettyjä alueita, jotka ovat enemmän erikoistuneet terveysturismipalveluihin – ja tuotteisiin. Näillä alueilla on lisäksi joitakin kahviloita, jotka valmistavat terveellisistä raaka-aineista ruokia ja smoothieita. Niitä tulisi kuitenkin haastateltava A:n mielestä olla enemmän, jotta Phuketilla olisi mahdollisuus kasvaa hyvinvointimatkailun saralla. Terveellistä ruokaa myyvien kahviloiden ohelle voisi myös perustaa esimerkiksi ruokapaikkoja, jotka tarjoaisivat nimenomaan terveellistä lähiruokaa Phuketista. Lähiruoka ja ekologisuus ovat kuitenkin maailmanlaajuisesti kasvavia trendejä, joten Phuketin kannattaisi tarttua tilaisuuteen, eikä keskittyä vanhoihin palvelumalleihinsa. Kohde tarvitsee matkailuvetovoimaa parantavia tekijöitä, jotta matkailijat haluaisivat tulla kohteeseen uudestaan.

Tulotasoissa on paljon eroavaisuuksia länsimaalaisten ja paikallisten keskuudessa, niin kuin aiemmin mainittiin. Kysyttäessä (Liite 2) tulotason eroavaisuuksia ja sen näkyvyyttä Phuketissa nousi esiin, että länsimaalaiset ovat usein kouluttautuneet paremmin kuin paikalliset. Lisäksi koulutuksen taso on korkeampaa länsimaissa ja tämän takia palkkataso on korkeampi. Länsimaalaisilla on myös varaa valita työpaikkojen välillä, eivätkä he silloin myöskään usein suostu tekemään töitä pienemmällä palkalla. Myös kouluttamattoman sekä koulutetun tulotasoissa on havaittavissa eroavaisuuksia. Koulutetulla on usein mahdollisuus edetä urallaan sekä sitä kautta vaurastua. Kuitenkin kouluttamaton joutuu useimmissa tilanteissa tyytymään asemaansa ja etenemismahdollisuudet ovat heikommat. Tämän takia kouluttamaton saa usein huonompaa palkkaa. Phuketissa on paljon kouluttamattomia henkilöitä, joiden on vaikea edetä urallaan. Jos thai-maalainen on saanut hankittua itselleen koulutuksen, on hän usein varakkaasta perheestä, sillä koulutus on thaimaalaisille melko kallista. (Haastateltava D)

Huolimatta länsimaalaisten suuresta määrästä Phuketissa, paikallisia työllistetään kuitenkin melko paljon ja he ovat jo nuoresta pitäen tottuneet tekemään pitkiä ajanjaksoja töitä, ilman vapaapäiviä. Haastateltava C on oman kokemuksensa mukaan huomannut, että tietyt työtehtävät ovat mahdollista tehdä vain paikallisten toimesta. Tällaisia työtehtäviä ovat esimerkiksi paikallisoppaan työt. Kyseisellä määräyksellä pyritään takaamaan, että mahdollisimman monella paikallisella olisi mahdollisuus työntekoon. Haastateltava A kertoo

myös omaan kokemukseensa pohjautuen, että yhtä länsimaalaista kohden tulee olla kymmenen paikallista töissä, jotta länsimaalaisen on mahdollista saada työviisumi yrityksessä ja päästä tekemään töitä Thaimaahan.

5.5 Yhteenveto

Tutkimustulosten tärkeimmät tulokset, jotka on kerätty havainnointilomakkeen (Liite 1) ja haastatteluiden (Liite 2) avulla, ovat esitetty alla olevassa taulukossa (Taulukko 3). Kestävän matkailun kannalta Phuketissa on kehityskohteet eroteltuna taloudelliseen-, ekologisteen-, sosiaaliseen- ja infrastruktuuriseen osioon. Jotta kestävän matkailun kehitys edistyisi Phuketissa, tulee näiden aspektien välillä vallita tasapaino. Ulottuvuudet ovat vahvasti sidoksissa toisiinsa ja jatkuvan muutoksen alaisina. Kun jokin osioista muuttuu suuntaan tai toiseen vaikuttaa se myös muiden ulottuvuuksien muutokseen. Tämän takia esimerkiksi korruptio, joka on taloudellisessa osiossa esiintyvä kehityksen kohde, vaikuttaa lujasti myös sekä sosiaaliseen-, ekologiseen- ja infrastruktuuriseen osioon.

Korruptio onkin yksi isoimmista kompastuskivistä kestävän kehityksen tiellä, sillä sitä on vaikea kitkeä enää pois sen vallitsemassa valtiossa.

Isoimpia ekologisia epäkohtia Phuketissa ovat tällä hetkellä kohteen ylikansoittuminen, jätteet ja niiden alkeellinen lajittelu, kulkuneuvot sekä väkimäärään nähden liian vähäinen julkinen liikenne. Isona ongelmana opinnäytetyöntekijät pitävät myös jätteiden viskaamista mereen sekä turistien ja paikallisten välinpitämättömyyttä luontoa kohtaan.

Taulukko 3. Kehityskohteet

Sosiaalinen kestävyys	Taloudellinen kestävyys
<ul style="list-style-type: none"> - Epätasa-arvo - Työolot - Koulutuksen tila 	<ul style="list-style-type: none"> - Korruptio - Tulotasojen erot - Matkailun hallinta
Infrastruktuuri	Ekologinen kestävyys
<ul style="list-style-type: none"> - Tieverkoston tila - Lentokenttä - Tietoliikenneyksen hyödyntäminen 	<ul style="list-style-type: none"> - Julkinen liikenne - ylikansoittuminen - Jätehuolto ja jätevesi - Ilmansaasteet

Lisäksi infrastruktuurin saralla nousi esiin julkisen liikenteen toimivuuden heikkous sekä tietoliikenneyhteyksien hyödyntäminen. Tietoliikennettä tulisi myös hyödyntää haastateltavien mielestä lentokentällä, jotta lentokenttäliikenne soljuisi paremmin eteenpäin.

Opinnäytetyön tekijät sekä haastateltavat ovat yhtä mieltä siitä, että isoja muutoksia tulisi kuitenkin tehdä kansallisella tasolla Phuketissa ennen kuin voitaisiin tehdä radikaaleja parannuksia matkailupalveluihin. Epätasa-arvon, työntekijöiden työolot sekä koulutuksen tilan tulisi myös kokea selvää muutosta, jotta kestävä kehitys jatkuisi Phuketissa.

Isoimpana haasteena sekä havainnoitsijat että haastateltavat pitivät sitä, etteivät monet paikalliset välttämättä tiedosta näitä Phuketissa vallitsevia ongelmia ongelmiksi. Sen takia paikallisia tulisi kouluttaa, jotta he olisivat tietoisia asioista, kuten ilmaston muutos, kestävä matkailu ja kestävä kehitys. Paikallisilla ei myöskään välttämättä ole minkäänlaista vertailukohtaa valtiosta missä kestävä kehitys toteutuu, kuten esimerkiksi meillä suomalaisilla. Tämä johtuu siitä, että monet ovat asuneet koko ikänsä Thaimaassa ja useat vain yhdellä paikkakunnalla, kuten Phuketissa, joten tämänkin takia kouluttaminen on ensisijaisen tärkeää.

6 Pohdinta

Tässä luvussa pohditaan tutkimuksesta saatuja tärkeimpiä johtopäätöksiä sekä arvioidaan omaa oppimista opinnäytetyöprosessin aikana. Omaa oppimista tarkastellessa avataan projektin luomia haasteita sekä positiivisia kokemuksia. Tarkastellaan myös Phuketin kestävän kehityksen tilaa tulevaisuutta ajatellen ja nostetaan esille tutkimuksen kannalta tärkeimmät kehitysehdotukset.

6.1 Johtopäätökset

Kestävän matkailun kannalta Phuketilla on vielä mahdollisuuksia sen kehittämiseen, mutta saaren tulisi tehdä radikaaleja muutoksia ja nopeasti. Etenkin matkailuhallinnon tila Phuketissa on vielä huonolla tasolla ja sen vaikutus näkyy kestävän kehityksen kaikissa eri aspekteissa. Kerrottaessa opinnäytetyöaiheesta sitä kysyville, saatiin usein hieman paheksuva kysymys perään: ”Onko Phuketissa muka kestävä kehitys?”. Tästä voisi päätellä, että ihmisillä on kovat ennakkoluulot Phuketista ja melko moni tuntee olevan myös tietoinen Phuketin kovasta turismista.

Yhtenä johtopäätöksenä nousi niin haastateltavien kuin havainnoinnin aikana useaan otteeseen Phuketissa vallitsevan korruption tila. Kestävän matkailun kannalta monet kehitysideat, kuten julkisen liikenteen edistäminen ja lainsäädännön kehittäminen kaahtuu usein saarella vallitsevaan korruptioon. Julkisen liikenteen leviämistä kontrolloi esimerkiksi taksimafia ja rikollisesta vastuusta on mahdollista ostaa tie pois rahalla. Phuketissa käy ilmi, että raha on monesti kaiken takana ja tämä kasvattaa eriarvoisuutta etenkin kansalaisten keskuudessa. Ihmisoikeuksien sekä tasa-arvon kannalta, korruptiota pitäisi Puketissa pyrkiä kitkemään, mutta näiden toimintamallien muuttaminen on vaikea ja pitkä prosessi.

Kestävän kehityksen kannalta tulisi tehdä myös muutoksia jätekierrätykseen sekä jätteiden huoltoon. Tällä hetkellä Phuketin ongelmana on, että jätteitä ei kierrätetä tarpeeksi tehokkaasti, eikä ole selkeää toimintamallia jätehuollon suhteen. Kasvavan turismin myötä niin haastatteluissa kuin havainnoinnissakin tuli ilmi, että jos Phuket jatkaa nykyisellä suunnalla, tulee saari ”hukkumaan” jätteeseen tulevaisuudessa. Saarelle saapuu vuosittain miljoonia turisteja, mutta jätteet päätyvät edelleen kaduille, joista ne sitten kerätään paikallisten jäteautojen kyytiin. Tämä tapa ei kuitenkaan ole kestävän kehityksen kannalta tehokasta ja jätettä on jatkuvasti niin kaduilla ja sitä päätyy näin myös mereen.

Kestävän matkailun kannalta thaimaalaisille tulisi opettaa kuinka luontoa ja sen antamia avuja voisi käyttää fiksusti hyödyksi kuitenkin luontoa rasittamatta. Etenkin meri on Phuketin yksi suurimmista vetovoimatekijöistä ja turistit tulevat saarelle sen kristallinkirkkaiden vesien toivossa. Todellisuus kuitenkin on, että jätteet ja etenkin muovi ovat edelleen Phuketissa suuri ympäristöhaitta, joka vaikuttaa myös suuresti merien kuntoon. Havainnoinnin yhteydessä huomattiin kuitenkin parannusta tapahtuneen etenkin turistien suosimilla rannoilla, joissa jätteiden keräämiseen oli kiinnitetty enemmän huomiota. Monella thaimaalaisella ei ole tarpeellista käsitystä siitä kuinka kestävää kehitystä tulisi jatkaa tai kehittää, usealle jo termikin saattaa olla vieras tai tieto siitä miksi heidän tulisi edes kiinnittää huomiota kestävään kehitykseen. Kouluttautumisen jälkeen thaimaalaisten tulisi itse sitoutua noudattamaan yhteistä kehitysmallia sekä lupautua levittämään tietoa myös Phuketin matkustaville turisteille. Tulevaisuutta ajatellen olisi-kin hyvä, että Phuketin onnistuisi ensin kouluttamaan ja lisäämään tietoisuutta paikallisväestön keskuudessa, jolloin muutos toivottavasti lähtisi paikallisten toimesta. Tällä hetkellä matkailu vain kasvaa Phuketissa, ja sen kapasiteetti ei riitä nykyisillä voimavaroilla kestävä kehityksen ylläpitämiseen.

6.2 Oma oppiminen

Mielestämme aiheena Phuketin kestävä matkailun tila oli erittäin kiinnostava ja siksi opinnäytetyötä oli mielekästä tehdä. Alkuun olimme toimeksiannosta hieman ihmeissämme, sillä emme tienneet tarkalleen mitä projektia varten Haaga-Helia haluaa käyttää opinnäytetyötämme. Lopulta saimme kuitenkin opinnäytetyöohjaajalta tiedon Erasmus+ TOURIST –hankkeesta, joka selkeytti paljon opinnäytetyön rakennetta ja löysimme kirjoittamiseen uutta intoa. Aiheena kestävä kehitys on erittäin ajankohtainen, mutta myös laaja ja alkuun rajaaminen olikin tutkimuksen kannalta hankalaa. Saatamme kuitenkin lisätietoa ohjaajalta sekä tutustuessamme Erasmus+ TOURIST –yhteistyöprojektiin, tuntui aiheen rajaaminen helpommalta.

Opinnäytetyötä kirjoittaessa asuimme ja työskentelimme kumpikin Thaimaan Phuketissa. Tämä toi samaan aikaan paljon enemmän sisältöä ja merkitystä opinnäytetyöhön, mutta loi myös etenkin aikataulutuksellisia haasteita. Meistä kumpikin oli opinnäytetyöprosessin aikaan töissä kuusi päivää viikosta ja vapaapäivät osuivat usein eri päville, joten yhteistä vapaa-aikaa oli rajoitetusti ja se toi haasteita opinnäytetyön etene- miselle. Lisäksi vaikka kestävä kehitys itsessään on erittäin laajasti tutkittu aihe, emme opinnäytetyötä tehdessä löytäneet muita aikaisempia tutkimuksia tukemaan Phuketin kestävä matkailun tilaa ja aineistonkeruu oli sen vuoksi ajoittain hankalaa. Työpaik-

kamme kautta onnistuimme kuitenkin verkostoitumaan monien eri matkailualan edustajien kanssa, joka edesauttoi erityisesti haastattelujen syntyä. Lisäksi mielenkiinto opin-
näytetyötutkimusta kohtaan kasvoi, sillä olimme konkreettisesti paikan päällä tutki-
massa ja havainnoimassa kestävän kehityksen tilaa. Oli myös kiehtovaa huomata sel-
viä muutoksia Phuketin kestävän matkailun tilassa kun vertasi niitä aikaisempiin koke-
muksiinsa Phuketista.

Opinnäytetyöprosessi opetti meille erityisesti aikatauluttamisen ja aiheen rajaamisen
tärkeyden jo heti alkuvaiheessa. Oppimisen kannalta oli mielenkiintoista huomata
kuinka tiukasti kestävän kehityksen eri aspektit ovat sidoksissa toisiinsa ja kuinka kes-
tävän matkailun toimivuus on näiden kaikkien eri näkökohtien monimuotoinen tasa-
paino. Olemme myös tyytyväisiä haastatteluista saatuihin vastauksiin ja erityisesti uu-
siin näkökulmiin, joita se meille antoi. Mikäli olisimme vain itsenäisesti havainnoineet
Phuketin kestävän kehityksen tilaa, olisivat tutkimuksen tulokset jääneet varmasti pal-
jon suppeammiksi. Haastattelut antoivat kaivattua lisätietoa alan ammattilaisilta ja akti-
voi mukavasti keskustelua haastateltavien välillä. Opinnäytetyön teko antoi avaimet
Phuketin kestävän kehityksen ylläpitämiselle, mutta tästä saattaa olla hyötyä jatkossa
myös kyseisen opinnäytetyön kirjoittajille työelämässä.

Lähteet

Aaltola, J. & Valli, R. (toim.) 2015. Ikkuinoita tutkimusmetodeihin 1. PS-Kustannus. Jyväskylä.

Anttila, A., Melin, H. & Räsänen, P. (toim.) 2005. Tutkimus menetelmien pyörteissä. PS-Kustannus. Jyväskylä.

Aronsson, L. 2000. The Development of Sustainable Tourism. Continuum. London and New York.

Beales, M., Bewer T., Bindloss, J., Bush, A., Eimer, D., Evans, B., Harper, D. & Noble, I. 2016. Thailand. Lonely Planet Publications. The United Kingdom.

Bredesen, W. 2013. Top 10 Phuket. Werner Söderström osakeyhtiö. Helsinki.

CIA 2018. Thailand. Luettavissa: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-fact-book/geos/th.html>. Luettu: 10.5.2018.

Ghose, A., Forbes, A., Henley, D. & Holmshaw, P. 2010. Thailand's beaches & islands. Dorling Kindersley Limited. The United Kingdom.

Global Finland 2012. Köyhyys. Luettavissa: <http://www.global.finland.fi/public/default.aspx?nodeid=15802&contentlan=1&culture=fi-FI>. Luettu: 16.5.2018

Global Sustainable Tourism Council 2013. GSTC Destination Criteria. Luettavissa: <https://www.gstcouncil.org/gstc-criteria/gstc-destination-criteria/>. Luettu: 17.5.2018.

Google Maps 2018. Thailand. Luettavissa: <https://www.google.com/maps>. Luettu 3.4.2018.

Heinonen, M. 2017. Henkilökohtainen kuva-arkisto.

Heinonen, M. 2018. Henkilökohtainen kuva-arkisto.

Helin, A. 2018. Tripsteri Thaimaa matkaopas. Otavan Kirjapaino Oy. Keuruu.

Hirsjärvi, S. & Hurme, H. 2001. Tutkimushaastattelu – Teemahaastattelun teoria ja käytäntö. Helsinki University Press. Helsinki.

Jyväskylän Yliopisto. 2018. Tutkimusprosessi. Luettavissa: <https://koppa.jyu.fi/avoimet/hum/menetelmapolkuja/tutkimusprosessi>. Luettu: 8.5.2018

Kananen, J. 2014. Laadullinen tutkimus opinnäytetyönä. Suomen yliopistopaino Oy - Juvenes Print. Suomi.

Kestävä Kehitys 2018. Agenda 2030. Luettavissa: <http://kestavakehitys.fi/agenda-2030>. Luettu: 8.5.2018

Lonely Planet 2018. Phuket. Luettavissa: <https://www.lonelyplanet.com/maps/asia/thailand/phuket/>. Luettu: 3.4.2018.

OECD 2012. OECD:n toimintaohjeet monikansallisille yrityksille. Luettavissa: <http://mneguidelines.oecd.org/guidelines/OECDn-toimintaohjeet-monikansallisille-yrityksille.pdf>. Luettu: 06.05.2018

Rantapallo 2018. Phuket. Luettavissa: <http://www.rantapallo.fi/thaimaa/phuket/>. Luettu: 22.1.2018.

Reilun Matkailun Yhdistys 2018. Mitä on reilu matkailu? Luettavissa: <http://www.reilu-matkailu.fi/reilun-matkailijan-ohjeet/mita-on-reilu-matkailu/>. Luettu: 14.5.2018

Richardson, H. 2011. Thailand handbook. Berlitz publishing. Singapore.

Ruusuvuori, J. & Tiittula, L. (toim.) 2005. Haastattelu - Tutkimus, tilanteet ja vuorovaikutus. Vastapaino. Tampere.

SDGS 2017a. Sustainable Tourism. Luettavissa: <https://sustainabledevelopment.un.org/topics/sustainabletourism>. Luettu: 20.5.2018.

SDGS 2017b. Sustainable Development Goal 11. Luettavissa: <https://sustainabledevelopment.un.org/sdg11>. Luettu: 20.5.2018

Swarbrooke, J. 1999. Sustainable Tourism Management. CABI Publishing. The United Kingdom.

The World Bank 2018. Sustainable development. Luettavissa: <http://www.worldbank.org/en/topic/sustainabledevelopment/overview>. Luettu: 18.5.2018

UNEP 2002. Sustainable Tourism – Turning the Tide. Luettavissa: <http://www.earthsummit2002.org/es/issues/tourism/tourism.pdf>. Luettu: 21.4.2018

UNEP & WTO 2005. Making Tourism More Sustainable. A Guide for Policy Makers. Luettavissa: <http://www.unep.fr/shared/publications/pdf/DTIx0592xPA-TourismPolicyEN.pdf>. Luettu: 21.4.2018

Unicef 2013. Vesiopas. Luettavissa: <https://www.unicef.fi/koulut/ihmisoikeus-ja-globaalikasvatusmateriaalit/opettajan-oppaat-ja-kirjat/vesiopas/>. Luettu 20.5.2018.

UNWTO 2018. Why Tourism? Luettavissa: <http://www2.unwto.org/content/why-tourism>. Luettu: 12.5.2018

von Flittner, T. 2017. Henkilökohtainen kuva-arkisto.

von Flittner, T. 2018. Henkilökohtainen kuva-arkisto.

Wall, G. & Mathieson A. 2006. Tourism. Change, Impacts and Opportunities. Dorset Press. Great Britain.

Weaver, D. 2006. Sustainable Tourism. Elsevier Butterworth-Heinemann. Great Britain.

WHO 2018. News. Luettavissa: <http://www.who.int/news-room/detail/02-05-2018-9-out-of-10-people-worldwide-breathe-polluted-air-but-more-countries-are-taking-action>. Luettu: 20.5.2018

YK Liitto 2018a. Ekologinen kestävä kehitys. Luettavissa: <http://www.yk-liitto.fi/yk70v/ekologinen>. Luettu: 20.5.2018.

YK Liitto 2018b. Sosiaalinen kestävä kehitys. Luettavissa: <http://www.yk-liitto.fi/node/2231?language=fi>. Luettu: 8.5.2018.

YK Liitto 2017. Taloudellinen kestävä kehitys. Luettavissa: <http://www.yk-liitto.fi/yk70v/taloudellinen>. Luettu: 27.11.2017.

Ympäristöministeriö 2018. Mitä on kestävä kehitys. Luettavissa: http://www.ym.fi/fi-fi/ymparisto/kestava_kehitys/mita_on_kestava_kehitys. Luettu: 9.5.2018

Liitteet

Liite 1 Havainnointilomake

1. Sosiaalinen

	Havainnot	Kehitettävää
Thaimaalainen kulttuuri matkailutuotteissa ja - palveluissa		
Työympäristö ja työ- hierarkia		
Yhteisöllisyys vs. yksilö- keskeisyys		
Tasa-arvo		
Koulutus		
Terveydenhuolto		
Korruptio		

Luonnollinen ympäristö		
Rakennettu ympäristö		

2. Ekologinen

	Kommentit	Kehitettävää
Jätekierrätys		
Julkinen liikenne		
Ympäristösaasteet		
Vesistöt		
Vedenjakelu		
Energiatehokkuus		

Paikallisten raaka-aineiden hyödyntäminen		
--	--	--

3. Infrastrukturi

	Kommentit	Kehitettävää
Matkailupalvelut		
Tietoliikenneyhteydet ja teknologia		
Tieverkosto		
Rakennukset		
Lentokenttä		

4. Taloudellinen

	Kommentit	Kehitettävää
Paikalliset tuotteet ja palvelut		
Paikallisten työllistettävyys		
Tulotason erot		

Liite 2 Haastattelykysymykset

Yksilö:

1. Ikä ja sukupuoli
2. Kuinka kauan olet ollut Phuketissa? Milloin olet tullut ensimmäisen kerran Phuketiin?
3. Mitä kestävä kehitys mielestäsi pitää sisällään?

Yritys:

1. Milloin yritys on perustettu (Phuketissa)?
2. Kuinka pitkä alan työtausta takana?
3. Ottaako yritys huomioon kestävän kehityksen toiminnassaan?

4. Pyritkö vaikuttamaan kestävään kehitykseen omilla teoillasi ja miten? Millä teoilla voisit itse vaikuttaa vielä enemmän?
5. Ovatko asiat muuttuneet verrattuna siihen kun olet ensimmäisen kerran tullut Phuketiin - miten? Näetkö muutoksen enemmän negatiivisena vai positiivisena?
6. Miten näet Phuketin tulevaisuuden kestävän kehityksen kannalta?

4. Miten yrityksen toimintaa voisi vielä kehittää Phuketin kestävän kehityksen kannalta?
5. Ovatko asiat muuttuneet verrattuna siihen kun yrityksen toiminta on ollut aluillaan -Miten? Näetkö muutoksen enemmän negatiivisena vai positiivisena?
6. Miten yritys näkee Phuketin tulevaisuuden kestävän kehityksen kannalta?

Sosiaalinen kestävyys:

(kulttuurin näkyminen matkailutuotteissa ja -palveluissa, työympäristö, koulutus)

1. Näkyykö thaimaalainen kulttuuri mielestäsi matkailutuotteissa ja – palveluissa?
2. Kuinka paljon matkailu vaikuttaa paikalliseen kulttuuriin?
3. Minkälainen työympäristö on sinulle tärkeä ja miksi? Miten se toteutuu työpaikallasi Phuketissa?
4. Vallitseeko työpaikoilla selkeä hierarkia ja miten se näkyy?
5. Oletko huomannut, että palkkaukseen vaikuttaisivat seuraavat asiat – miten?
 - Kansalaisuus
 - Ikä
 - Sukupuoli
 - Koulutus
6. Miten koulutusta voisi kehittää Phuketissa, jotta siitä olisi hyötyä nimenomaan kestävässä matkailussa?
7. Ovatko Thaimaalaiset mielestäsi enemmän yksilökeskeisiä vai yhteisöllisiä ja miten se näkyy?
8. Miten Phuketin terveydenhuoltoa voisi kehittää?
9. Näkyykö korruptio jokapäiväisessä elämässä – miten?

Ekologinen kestävyys:

(jätteet, energian ja vedenkäyttö, ilmansaasteiden vähentäminen, julkinen liikenne)

1. Miten (jäte)kierrätys toimii Phuketissa, miten sitä voisi parantaa?
2. Millaisia julkisen liikenteen palveluita on Phuketissa?
3. Millä tavoin ilmansaasteita voisi mielestäsi vähentää?
4. Kuinka Phuketissa voisi lisätä energiatehokkuutta?
5. Miten vedenkulutusta voisi hillitä?
6. Käytätkö lähiruokaa/luomua tuotteissasi?

Infrastruktuuuri:

1. Minkälaisia yrityksiä/palveluita tarvittaisiin mielestäsi tulevaisuudessa, kestävän kehityksen kannalta?
2. Miten infrastruktuuuri mielestäsi vaikuttaa Phuketin matkailuun?
3. Miten seuraavat asiat toimivat Phuketissa ja miten niitä pitäisi mielestäsi kehittää:
 - tietoliikenneyhteydet ja teknologia
 - tieverkosto ja rakennukset
 - lentokenttä

Taloudellinen kestävyys:

(paikalliset tuotteet, paikallisten palkkaus, riippuvuus matkailusta ja tietyistä markkinoista)

1. Onko Phuketin taloudellinen kestävyys riippuvainen matkailusta tai joistakin tietyistä aloista?
2. Käytetäänkö Phuketissa tarpeeksi paikallisia raaka-aineita –ja tuotteita hyväksi?– Miten se näkyy?
3. Kuinka paikallista työvoimaa voisi hyödyntää enemmän?
4. Ovatko tulotason erot selkeästi havaittavissa jokapäiväisessä arjessa?